



Masa y Centrado I (PYB1)

Centro de Instrucción Aeronáutica Caribes

Nro. del Centro de Instrucción: pendiente

Fecha de Impresión: 10/07/2010 | pág. 1

- | | |
|--|--|
| 1) CUÁLES DE LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES INDICAN UN CENTRO DE GRAVEDAD ATRASADO Y FUERA DE SUS LÍMITES? | ☐ A) NARIZ ABAJO, SE REQUERIRA MAYOR FUERZA SOBRE EL ELEVADOR PARA MANTENER LA NARIZ ARRIBA
☒ B) EL AVIÓN SE HACE MÁS INESTABLE Y DIFICULTA EL CONTROL
☐ C) LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA ES MAYOR
☐ D) TENDENCIA A DESPEGAR CON BAJA VELOCIDAD |
| 2) ¿BRAZO (ARM) ES LA DISTANCIA HORIZONTAL ENTRE EL PUNTO DE APLICACIÓN DE UNA FUERZA Y EL PUNTO DE APOYO? | ☒ A) CIERTO
☐ B) FALSO |
| 3) LA LÍNEA DE REFERENCIA O DATUM LINE ES: | ☐ A) UN PUNTO ARBITRARIO ELEGIDO PARA EL CÁLCULO DE MOMENTOS
☐ B) LA LÍNEA QUE UNE EL TREN PRINCIPAL CON LA CABINA
☐ C) LA LÍNEA DIVISORIA DE LAS 4 FUERZAS DEL AVIÓN
☒ D) LA LINEA IMAGINARIA UTILIZADA COMO REFERENCIA PARA TOMAR TODAS LAS MEDICIONES DE LOS PESOS COLOCADOS EN UNA AERONAVE |
| 4) LA ABREVIACION (MTOW) REPRESENTA:: | ☐ A) EL MÍNIMO PESO PERMITIDO EN RAMPA
☐ B) EL MÍNIMO PESO PERMITIDO SIN COMBUSTIBLE
☒ C) EL MÁXIMO PESO PERMITIDO AL INICIARSE EL DESPEGUE
☐ D) EL MÁXIMO PESO PERMITIDO PARA ATERRIZAJE
☐ E) TODAS SON CORRECTAS |
| 5) ¿MEDIANTE CUÁL DE LOS MÉTODOS SIGUIENTES ES POSIBLE DETERMINAR EL CENTRO DE GRAVEDAD (CG) DE UN AVIÓN? | ☐ A) DIVIDIENDO EL BRAZO TOTAL ENTRE EL MOMENTO TOTAL
☐ B) MULTIPLICANDO EL PESO TOTAL POR EL MOMENTO TOTAL
☒ C) SUMATORIA DE TODOS LOS MOMENTOS ENTRE LA SUMATORIA DE TODOS PESOS
☐ D) MULTIPLICANDO EL BRAZO TOTAL POR EL PESO TOTAL
☐ E) TODAS SON CORRECTAS |
| 6) LA INCORRECTA DISTRIBUCIÓN DE LA CARGA PUEDE AFECTAR LA SEGURIDAD DEL VUELO DEBIDO A QUE: | ☐ A) SI EL CG NO PERMANECE DENTRO DE LOS LÍMITES PERMISIBLES, LA ESTABILIDAD SE AFECTA ADVERSAMENTE
☐ B) LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA Y LA CARRERA DE DESPEGUE AUMENTAN PELIGROSAMENTE
☐ C) LA VELOCIDAD DE ATERRIZAJE PUEDE AFECTARSE PELIGROSAMENTE
☒ D) TODAS LAS RESPUESTAS ANTERIORES SON CORRECTAS. |
| 7) ¿CUANDO NOS REFERIMOS A LA ESTRUCTURA FIJA DE LA AERONAVE MAS EL ACEITE Y EL COMBUSTIBLE RESIDUAL ESTAMOS HABLADO DE? | ☐ A) PESO MÁXIMO
☒ B) PESO VACÍO
☐ C) CARGA ÚTIL
☐ D) NINGUNA DE LAS ANTERIORES |
| 8) ¿ES LA DIFERENCIA ENTRE EL PESO MÁXIMO Y EL PESO VACIO? | ☐ A) LASTRE
☐ B) PESO DE LOS PASAJEROS
☐ C) PESO DEL COMBUSTIBLE
☒ D) CARGA ÚTIL |
| 9) ¿ES LA DISTANCIA HORIZONTAL MEDIDA DESDE EL DATUM Y EL CENTRO DE GRAVEDAD DE ALGÚN EQUIPO O RENGLÓN? | ☐ A) REFERENCIA
☒ B) BRAZO
☐ C) MOMENTO
☐ D) NINGUNA DE ESTAS |
| 10) SE LLENARON LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE DEL C-172 CON 22 GALONES DE GASOLINA. ¿CUÁL SERÁ SU PESO EQUIVALENTE EN KGS? | ☒ A) 60 KG.
☐ B) 132 KG.
☐ C) 100 KG.
☐ D) TODAS SON CORRECTAS |
| 11) ES LA TENDENCIA DE GIRO QUE EJERCE UNA FUERZA EN TORNO A UN PUNTO, ESTE ENUNCIADO ES LA DEFINICIÓN DE: | ☐ A) PESO
☐ B) BRAZO
☐ C) FUERZA
☒ D) MOMENTO DE FUERZA |
| 12) ¿SI SE EFECTÚA UNA MODIFICACIÓN AL AVIÓN, SERÁ REQUERIDO UN PESAJE PARA RECALCULAR EL CENTRO DE GRAVEDAD? | ☒ A) CIERTO
☐ B) FALSO |
| 13) ¿CUANTO 12 QTS DE ACEITE PESARÁN? | ☐ A) 25.05 LB.
☐ B) 19.5 LB.
☐ C) 18 LB.
☒ D) 22.5 LB |



Masa y Centrado I (PYB1)

Centro de Instrucción Aeronáutica Caribe
Nro. del Centro de Instrucción: pendiente

Fecha de Impresión: 10/07/2010 | pág. 2

- 14) ¿LAS FUERZAS QUE SE ENCUENTREN POR DELANTE DEL DATUM TENDRÁN MOMENTOS NEGATIVOS Y LAS QUE SE ENCUENTREN POR DETRÁS DEL DATUM TENDRÁN MOMENTOS POSITIVOS?
- ☒ A) CIERTO
☐ B) FALSO
-
- 15) EL CENTRO DE GRAVEDAD ES:
- ☐ A) EL PUNTO DONDE CONVERGE EL VIENTO RELATIVO
☐ B) EL CENTRO DONDE EL VIENTO TIENE MEJOR ÁNGULO
☐ C) EL PUNTO IMAGINARIO DONDE SE ENCUENTRAN LAS FUERZAS DE PRESIÓN.
☒ D) EL PUNTO DONDE SE CONSIDERA CENTRADO TODO EL PESO DE LA AERONAVE
-
- 16) ¿PARA EL CÁLCULO DE PESO Y BALANCE EL PESO POR GALÓN DE COMBUSTIBLE AV GAS ES?:
- ☐ A) 7.5 LBS.
☐ B) 7.2 LBS.
☒ C) 6.0 LBS.
☐ D) 8.3 LBS.
-
- 17) ¿CÓMO SE LLAMA EL PESO MÁXIMO DE DESPEGUE (MTOW) MENOS EL COMBUSTIBLE CONSUMIDO EN RUTA?
- ☐ A) PESO MÁXIMO DE RAMPA.
☐ B) PESO DE FABRICA DEL AVIÓN
☐ C) CARGA ÚTIL
☒ D) PESO DE ATERRIAJE
-
- 18) ¿AL DIVIDIR MOMENTO TOTAL DEL AVIÓN ENTRE EL PESO TOTAL DEL MISMO OBTENDREMOS?
- ☐ A) EL DATUM
☐ B) EL BRAZO
☒ C) EL CENTRO DE GRAVEDAD.
☐ D) LA CUERDA MEDIA AERODINÁMICA
-
- 19) ¿LA ECUACIÓN DE MOMENTO SE DEFINE CÓMO?:
- ☒ A) $M = P \times B$
☐ B) $M = P \times V$
☐ C) $M = P \times T$
☐ D) $M = T \times B$
-
- 20) ¿SE DEFINE CÓMO CENTRO DE PRESIÓN?:
- ☐ A) EL PUNTO DONDE SE CONSIDERA APLICADA LA RESULTANTE DE LAS 4 FUERZAS QUE ACTÚAN SOBRE EL AVIÓN.
☒ B) EL PUNTO IMAGINARIO DONDE CONVERGEN TODAS LAS FUERZAS SUSTENTADORAS
☐ C) EL PUNTO DONDE SE CONSIDERA CONCENTRADO TODOS LOS ESFUERZO QUE ACTÚAN SOBRE EL AVIÓN.
☐ D) NINGUNA DE LAS ANTERIORES.
-
- 21) EL PESO DEL COMBUSTIBLE AVGAS PARA LA AVIACIÓN GENERAL, ES DE:
- ☐ A) 7.5 LBS/GAL
☐ B) 7.0 LBS/GAL.
☒ C) 6.0 LBS/GAL.
☐ D) 6.5 LBS/GAL.
-
- 22) SE DEFINE COMO PESO VACIO DE UNA AERONAVE:
- ☐ A) EL PESO DE LA ESTRUCTURA, MOTORES, EQUIPO PERMANENTEMENTE INSTALADO, FULL ACEITE Y FULL COMBUSTIBLE
☒ B) EL PESO DE LA ESTRUCTURA DE LA AERONAVE CON TODOS SUS ELEMENTOS FIJOS COMBUSTIBLE Y ACEITE NO DRENABLE
☐ C) EL PESO DE LA ESTRUCTURA, MOTORES, EQUIPO PERMANENTEMENTE INSTALADO, PILOTOS, PASAJEROS Y EQUIPAJE.
☐ D) EL PESO DE LA ESTRUCTURA, MOTORES, EQUIPOS PERMANENTEMENTE INSTALADO Y COMBUSTIBLE.
-
- 23) LA LÍNEA DE REFERENCIA O DATUM SE DEFINE CÓMO:
- ☐ A) LÍNEA HORIZONTAL IMAGINARIA QUE DEFINE LA DISTANCIA A LA QUE SE ENCUENTRA EL C.G.
☒ B) LÍNEA VERTICAL IMAGINARIA DESDE LA CUAL SE TOMAN LAS MEDIDAS HORIZONTALES DE BRAZO PARA LOS CÁLCULOS DE MOMENTOS:
☐ C) LÍNEA RECTA QUE UNE EL BORDE DE ATAQUE CON EL BORDE DE SALIDA PARA EL CÁLCULO DE MOMENTOS.
☐ D) LÍNEA VERTICAL IMAGINARIA UBICADA POR EL PILOTO PARA TOMAR LAS MEDIDAS DE BRAZO PARA EL CÁLCULO DE MOMENTOS:
-
- 24) ¿QUÉ SIGNIFICA M.Z.F.W.?
- ☐ A) PESO DEL AVIÓN CON MÁXIMO COMBUSTIBLE.
☒ B) PESO MÁXIMO CON CERO COMBUSTIBLE.
☐ C) PESO DEL COMBUSTIBLE DEL AVIÓN.
☐ D) PESO DEL COMBUSTIBLE EN LOS DEPOSITOS DEL FUSELAJE.



Masa y Centrado I (PYB1)

Centro de Instrucción Aeronáutica Caribe

Nro. del Centro de Instrucción: pendiente

Fecha de Impresión: 10/07/2010 | pág. 3

25) ¿EL PESO DE RAMPA MENOS EL PESO DEL COMBUSTIBLE CONSUMIDO DURANTE EL ENCENDIDO DE MOTORES Y OPERACIONES EN TIERRA ANTES DEL DESPEGUE DA COMO RESULTADO EL?:	☒ A) PESO DE DESPEGUE. ☐ B) PESO MÁXIMO DE RAMPA ☐ C) PESO CERO COMBUSTIBLE ☐ D) PESO DE LA CARGA ÚTIL (PAYLOAD)
26) ¿AL DIVIDIR EL MOMENTO TOTAL DEL AVIÓN ENTRE EL PESO TOTAL DEL MISMO OBTENDREMOS?:	☐ A) EL PESO VACÍO DEL AVIÓN ☐ B) LA UBICACIÓN DEL C.P. RESPECTO AL DATUM.. ☒ C) LA UBICACIÓN DEL CENTRO DE GRAVEDAD ☐ D) LA UBICACIÓN DEL DATUM DEL AVIÓN.
27) ¿EL PESO DE RAMPA, MENOS EL PESO VACÍO DEL AVIÓN, DA COMO RESULTADO?:	☐ A) LA CARGA PAGADA ☒ B) LA CARGA ÚTIL ☐ C) EL COMBUSTIBLE ABORDO DEL AVIÓN ☐ D) NINGUNA DE LAS ANTERIORES
28) EL BRAZO SE DEFINE CÓMO:	☐ A) DISTANCIA VERTICAL DESDE EL C.G. DE UNA AERONAVE AL M.A.C. ☐ B) DISTANCIA TRANSVERSAL TOMADA DESDE EL ESTABILIZADOR VERTICAL HASTA EL DATUM ☐ C) LÍNEA VERTICAL IMAGINARIA UTILIZADA PARA LOS CÁLCULOS DE MOMENTOS. ☒ D) DISTANCIA HORIZONTAL DESDE EL CENTRO GRAVEDAD. HASTA EL PUNTO DE APLICACIÓN DE UN PESO DE UN PESO
29) TOMANDO COMO REFERENCIA LA LÍNEA DATUM, TODAS LAS MEDIDAS TOMADAS HACIA LA IZQUIERDA DEL MISMO TENDRAN MOMENTO NEGATIVO Y HACIA LA DERECHA TENDRAN MOMENTO POSITIVO?	☒ A) VERDADERO ☐ B) FALSO
30) ¿CUÁLES SÓN LOS FACTORES QUE AFECTAN EL PESO Y BALANCE DE UNA AERONAVE?:	☐ A) PRESIÓN, TEMPERATURA, ELEVACIÓN Y DENSIDAD ☐ B) ELEVACIÓN, ALTITUD POR DENSIDAD Y LONGITUD DE PISTA ☒ C) TEMPERATURA, ELEVACIÓN DE LA PISTA, LONGITUD, GRADIENTE Y VIENTO ☐ D) NINGUNA DE LAS ANTERIORES
31) ¿QUÉ SIGNIFICA PARA UD., QUE UNA AERONAVE ESTÉ SOMETIDA A 2G (DOS GRAVEDADES)?	☐ A) QUE SOBRE LA AERONAVE ACTÚAN LAS FUERZAS CENTRÍFUGAS Y CENTRÍPETA. ☒ B) QUE LA ESTRUCTURA DE LA AERONAVE SE ENCUENTRA SOPORTANDO EL DOBLE DE SU PESO. ☐ C) QUE LA FUERZA DE ATRACCIÓN DE LA TIERRA ES EL VALOR DE EL PESO DE LA AERONAVE MULTIPLICADO POR 1.3G. ☐ D) SON CONDICIONES ANORMALES QUE SOLO AFECTAN AL CUERPO HUMANO.
32) ¿QUÉ ES CARGA PAGADA?	☐ A) ES LA DIFERENCIA ENTRE EL PESO VACÍO (EW) Y EL PESO OPERACIONAL (OW) ☐ B) ES LA DIFERENCIA ENTRE EL PESO BÁSICO (BW) Y EL PESO MÁXIMO DE DESPEGUE (MTOW) ☒ C) ES LA DIFERENCIA ENTRE EL PESO OPERACIONAL (OW) Y EL PESO MÁXIMO DE DESPEGUE. ☐ D) ES LA SUMA DE LA CARGA, GASOLÍNA, EQUIPAJE Y LA TRIPULACIÓN.
33) ¿QUÉ ENTIENDE UD., POR TARA ?	☒ A) ES UNA CARGA INÚTIL COLOCADA DE MANERA FIJA EN LA AERONAVE CON EL FÍN DE BALANCEARLA Y ASÍ TENER DENTRO DE LOS LÍMITES EL CENTRO DE GRAVEDAD ☐ B) ES UNA CARGA ÚTIL PARA LOS EFECTOS DEL PESO Y BALANCE. ☐ C) ES UNA CARGA INÚTIL MOVIBLE SOLO USADA EN AEROPUERTOS DETERMINADOS. ☐ D) ES UNA RELACIÓN ENTRE EL PESO VACÍO (EW) Y EL PESO OPERACIONAL (OW)
34) ¿CÓMO SE LLAMA EL PUNTO DONDE SE CONJUGAN LAS AERODINÁMICAS FUERZAS DE LA AERONAVE ?	☐ A) CENTRO DE GRAVEDAD ☒ B) CENTRO DE PRESIÓN ☐ C) PUNTO EQUIDISTANTE DEL CENTRO DE GRAVEDAD ☐ D) PUNTO MEDIO DE LA CUERDA ALAR.
35) ¿QUÉ ENTIENDE UD., POR PESO VACÍO (EW) DE UNA AERONAVE?	☐ A) ES EL PESO DESARROLLADO POR LA COMPAÑÍA OPERADORA ☐ B) ES EL PESO DADO POR EL FABRICANTE COMO PESO REAL ☒ C) ES EL PESO DE LA ESTRUCTURA FIJA MÁS EL COMBUSTIBLE Y ACEITE RESIDUAL ☐ D) ES EL PESO SIN LOS PILOTOS NI PASAJEROS.



Masa y Centrado I (PYB1)

Centro de Instrucción Aeronáutica Caribes

Nro. del Centro de Instrucción: pendiente

Fecha de Impresión: 10/07/2010 | pág. 4

36) ¿PORQUÉ EL PESO DE RAMPA (RW) ES MAYOR QUE EL PESO DE DESPEGUE?:	☐ A) PORQUE ESTA DETERMINADO POR LA ESTRUCTURA DE LA AERONAVE. ☒ B) PORQUE CONTIENE EL COMBUSTIBLE NECESARIO PARA ENCENDIDO Y RODAJE ☐ C) PORQUE ES DETERMINADO POR LAS TABLAS DE PERFORMANCE DE LA AERONAVE ☐ D) PORQUE LA AERONAVE ESTA COMPENSADA EN UNA ATMÓSFERA ESTANDARD Y LA TEMPERATURA VARÍA EN CADA AEROPUERTO.
37) ¿LA LÍNEA DE REFERENCIA DATUM SE ENCUENTRA LOCALIZADA?:	☐ A) EL PUNTO MEDIO DE LA CUERDA MEDIA AERODINÁMICA ☐ B) TANGENCIAL CON LA NARIZ DE LA AERONAVE ☐ C) EN EL CENTRO DE LOS PLANOS ☒ D) EN CUALQUIER POSICIÓN INCLUSIVE FUERA DE LA AERONAVE
38) ¿LA LÍNEA QUE SIRVE PARA LA MEDICIÓN HORIZONTAL DE TODOS LOS OBJETOS DENTRO DE UNA AERONAVE SE LLAMA?:	☒ A) LÍNEA DATUM ☐ B) LÍNEA DEL MAC. (PESO DE DESPEGUE) ☐ C) CUERDA MEDIA AERODINÁMICA ☐ D) LÍNEA DE REFERENCIA IMAGINARIA QUE PASA SOLAMENTE POR LA NARIZ DEL AVIÓN.
39) ¿LA CUERDA MEDIA AERODINÁMICA SIRVE PARA?:	☐ A) MEDICIONES VERTICALES DE PESOS ☐ B) MEDICIONES HORIZONTALES DE CUALQUIER ELEMENTO COLOCADA EN EL AVIÓN. ☒ C) PARA ESTABLECER LOS LÍMITES DEL CENTRO DE GRAVEDAD ☐ D) LA POSICIÓN DEL CENTRO DE PRESIÓN.
40) ¿EL PRODUCTO DE LA MULTIPLICACIÓN DE BRAZO POR PESO SE LLAMA?:	☐ A) PRODUCTO DE UN CUERPO ☒ B) MOMENTO (POSITIVO O NEGATIVO) DE UN CUERPO ☐ C) MOMENTOS HORIZONTALES DE CARGA ☐ D) PRODUCTO DEL MOMENTO DE CARGA
41) LOS CÁLCULOS DE PESO Y BALANCE DEBEN REALIZARSE..	☐ A) AL REALIZAR EL PRIMER VUELO ☐ B) CUANDO EL DESPACHADOR ENTREGUE EL SOBORDO ☐ C) CUANDO LA AUTORIDAD DEL AEROPUERTO LO DECIDA ☒ D) ANTES DE INICIAR CADA VUELO
42) ¿EL PESAJE DE LA AERONAVE DEBERA REALIZARSE CUÁNDO?	☒ A) SE LLEVE A CABO REPARACIONES O MODIFICACIONES ☐ B) CUANDO LA AUTORIDAD AERONÁUTICA LO CONSIDERE NECESARIO ☐ C) CUANDO LA LISTA DE LOS EQUIPOS ESTE INCOMPLETA ☐ D) A Y B SON CORRECTAS
43) ¿UN CENTRO DE GRAVEDAD MUY ADELANTADO TIENE POR CONSECUENCIA?	☐ A) UNA CONDICIÓN ÓPTIMA PARA EL ATERRIZAJE ☐ B) UNA CONDICIÓN ÓPTIMA PARA EL DESPEGUE ☐ C) USA MENOS PISTA PARA DESPEGAR ☒ D) NECESITA MÁS PISTA PARA DESPEGAR
44) ¿CUÁLES SON LOS FACTORES QUE DETERMINAN LA LONGITUD MÍNIMA NECESARIA PARA EL ATERRIZAJE?	☒ A) TEMPERATURA, ALTITUD, GRADIENTE, PESO DE LA AERONAVE Y LA DIRECCIÓN E INTENSIDAD DEL VIENTO ☐ B) PESO, ALTITUD, DENSIDAD, GRADIENTE Y TEMPERATURA. ☐ C) DENSIDAD, PESO TEMPERATURA Y GRADIENTE ☐ D) ALTURA Y PESO.
45) ¿CUÁL ES LA CONDICIÓN MÁS SEVERA QUE SE PUEDE PRESENTAR EN UNA AERONAVE, SEGÚN LO QUE SE INDICA A CONTINUACIÓN?	☐ A) CENTRO DE GRAVEDAD ADELANTADO ☐ B) CENTRO DE GRAVEDAD ADELANTADO Y FUERA DE SUS LÍMITES ☐ C) CENTRO DE GRAVEDAD MUY ATRASADO ☒ D) CENTRO DE GRAVEDAD MUY ATRASADO Y FUERA DE SUS LÍMITES.
46) LOS LÍMITES ENTRE LOS CUALES SE PUEDE ENCONTRAR EL CENTRO DE GRAVEDAD DEL AVIÓN SON DETERMINADOS POR:	☒ A) LIMITE ANTERIOR Y LIMITE POSTERIOR ☐ B) LÍMITE SUPERIOR Y LÍMITE INFERIOR ☐ C) LAS AUTORIDADES DEL AEROPUERTO DONDE SE ESTE OPERANDO ☐ D) LAS REGULACIONES AÉREAS DE CADA PAÍS.
47) LA CARGA ÚTIL ES:	☐ A) LA CARGA PAGADA ☒ B) EL PESO DE RAMPA MENOS EL PESO VACIO DE LA AERONAVE ☐ C) EL COMBUSTIBLE ABORDO DEL AVIÓN ☐ D) NINGUNA DE LAS ANTERIORES.
48) SI UN AVIÓN PRESENTA DIFICULTADES PARA PODER ELEVAR LA NARIZ Y CONTROLAR LA MISMA DEBIDO A CARGA MAL DISTRIBUIDA, PODEMOS ASUMIR QUE ES MOTIVADO A QUE EL CENTRO DE GRAVEDAD SE ENCUENTRA:	☐ A) NO INFLUYE SOBRE ESTA CONDICIÓN ☐ B) A LA MITAD DEL RANGO DEL C.G. ☒ C) MUY ADELANTADO ☐ D) MUY ATRASADO.



Masa y Centrado I (PYB1)

Centro de Instrucción Aeronautica Caribes
Nro. del Centro de Instrucción: pendiente

Fecha de Impresión: 10/07/2010 | pág. 5

- 49) ¿CUÁL SERÁ EL MOMENTO DE 20 GALONES DE AVGAS COLOCADOS A 40 PULGADAS DEL DATUM?
- ☐ A) 5500 LBS/PULGADA
☐ B) 6000 LBS/PULGADA
☒ C) 4800 LIBRAS/PULGADA
☐ D) 3000 LIBRAS/PULGADA
-
- 50) ¿LA FUERZA NATURAL DE LA TIERRA QUE ATRAE TODOS LOS CUERPOS AL CENTRO DE ELLA SE LLAMA?:
- ☐ A) SUSTENTACIÓN
☐ B) CENTRO DE PRESIÓN
☐ C) CENTRO DE GRAVEDAD
☒ D) GRAVEDAD.
-
- 51) ¿COMO SE OBTIENE EL ZFW (EL PESO CERO COMBUSTIBLE)?
- ☒ A) OW (PESO OPERACIONAL) + P/L (CARGA PAGADA) - COMBUSTIBLE
☐ B) EW (PESO VACIO) + P/L (CARGA PAGADA)
☐ C) TOW (PESO DE DESPEGUE) - FHA, (COMBUSTIBLE MÍNIMO A BORDO)
☐ D) LW (PESO DE ATERRIZAJE) - FHA. (COMBUSTIBLE MÍNIMO A BORDO)
-
- 52) DÍGA CÓMO SE OBTIENE EL PESO DE DESPEGUE (TOW) :
- ☐ A) SEGÚN TABLAS
☐ B) LA SUMA DE LOS SIGUIENTES PESOS EW + P/L + COMBUSTIBLE + PASAJEROS + ELEMENTOS OPERACIONALES (SILLAS, MANUALES, COMIDAS, ETC).
☒ C) LA SUMA DE OW, (PESO OPERACIONAL) + P/L (CARGA PAGADA)
☐ D) DE ACUERDO A LAS CONDICIONES DE PISTA.
-
- 53) LOS MANUALES DE LA AERONAVE, EL BOTE SALVAVIDAS Y LOS EQUIPOS MISCELÁNEOS FORMAN PARTE DEL:
- ☐ A) MTOW
☒ B) PESO BÁSICO VACÍO BW
☐ C) PAYLOAD, CARGA PAGADA
☐ D) EW
-
- 54) EN UN VUELO NORMAL EL CENTRO DE GRAVEDAD:
- ☒ A) NO DEBE MOVERSE
☐ B) SE MUEVE DEPENDIENDO DE LA DENSIDAD DEL AIRE
☐ C) SE MUEVE AL VARIAR EL ÁNGULO DE ATAQUE
☐ D) SOLO SE MUEVE CONDICIONES DE FUERTE TURBULENCIA.
-
- 55) CON RESPECTO A LA SEGURIDAD DE VUELO SE PUEDE DECIR:
- ☐ A) QUE UN CENTRO DE GRAVEDAD MUY ADELANTADO NO AFECTA
☐ B) QUE UN CENTRO DE GRAVEDAD MUY ATRASADO NO AFECTA
☐ C) NO TIENE INCIDENCIA QUE EL CENTRO DE GRAVEDAD ESTE ADELANTADO O ATRASADO PARA LA SEGURIDAD.
☒ D) EL CENTRO DE GRAVEDAD DEBE ESTAR DENTRO LOS LÍMITES ANTERIORES Y POSTERIORES .
-
- 56) CUANDO REALIZAMOS LA OPERACIÓN MATEMÁTICA DE DIVIDIR TODOS LOS MOMENTOS RESULTANTES ENTRE LA SUMATORIA DE LOS PESOS DE LA AERONAVE OBTENDREMOS COMO RESULTADO:
- ☐ A) LA RELACIÓN ENTRE PESO Y MOMENTO
☐ B) LA GRAVEDAD RESULTANTE DEL PESO
☒ C) CENTRO DE GRAVEDAD
☐ D) CENTRO DE PRESIÓN
-
- 57) EL PESO BÁSICO MÁS EL COMUSTIBLE DISPONIBLE A BORDO (FHA) DARÁ COMO RESULTADO :
- ☐ A) PESO EN RAMPA
☐ B) PESO REAL DE DESPEGUE
☒ C) PESO OPERACIONAL BOW
☐ D) PESO DE ATERRIZAJE
-
- 58) LA LÍNEA DE REFERENCIA (DATUM LINE) UTILIZADA EN LOS CÁLCULOS DE PESO Y BALANCE DEL AVIÓN PUEDE UBICARSE:
- ☐ A) EN LA NARIZ DEL AVIÓN
☐ B) EN EL BORDE DE ATAQUE DEL ALA
☐ C) DELANTE DE LA NARIZ DEL AVIÓN
☒ D) TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS