

**TEMA:** 0708 PIC Comercial-Cáp.1-Aerodinámica

<b>COD PREG:</b> PREG20099715	<b>PREGUNTA:</b> ¿En cuáles de las siguientes maniobras se puede operar una aeronave si su categoría operacional es calificada como utilitario?	<b>RPTA:</b> B
<b>OPCION A:</b>	Acrobacia limitada, sin tirabuzones.	
<b>OPCION B:</b>	Acrobacia limitada, con tirabuzones (si fuese aprobado).	
<b>OPCION C:</b>	Cualquier maniobra a excepción de acrobacia o tirabuzones.	
<b>PREG20099729</b>	<b>Figura 1</b> A la velocidad aérea representada por el punto A, en vuelo estable, el avión	<b>A</b>
<b>OPCION A:</b>	tiene su máxima relación entre sustentación y resistencia al avance.	
<b>OPCION B:</b>	tiene su mínima relación entre sustentación y resistencia al avance.	
<b>OPCION C:</b>	desarrolla su máximo coeficiente de sustentación.	
<b>PREG20099730</b>	<b>Figura 1</b> A una velocidad aérea representada por el punto B, en vuelo estable, el piloto puede esperar que el avión desarrolle	<b>B</b>
<b>OPCION A:</b>	la máxima autonomía.	
<b>OPCION B:</b>	el máximo radio de acción de planeo.	
<b>OPCION C:</b>	el máximo coeficiente de sustentación.	
<b>PREG20099723</b>	La definición más apropiada de sustentación en un ala es la	<b>A</b>
<b>OPCION A:</b>	fuerza que actúa en forma perpendicular al viento relativo.	
<b>OPCION B:</b>	presión diferencial que actúa en forma perpendicular a la cuerda del ala.	
<b>OPCION C:</b>	presión reducida generada por un flujo laminar sobre la curvatura superior de un perfil aerodinámico, el cual actúa en forma perpendicular a la curvatura media.	
<b>PREG20099732</b>	<b>Figura 2</b> Elegir la afirmación correcta con respecto a las velocidades de pérdida.	<b>C</b>
<b>OPCION A:</b>	Las pérdidas sin potencia se suscitan a grandes velocidades aéreas con el tren de aterrizaje y los flaps abajo.	
<b>OPCION B:</b>	En un banqueo de 60°, el avión entra en pérdida a una menor velocidad aérea con el tren de aterrizaje arriba.	
<b>OPCION C:</b>	Las pérdidas con potencia se suscitan a bajas velocidades aéreas en banqueos más planos.	
<b>PREG20099731</b>	¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a la variación del ángulo de ataque?	<b>B</b>
<b>OPCION A:</b>	Un menor ángulo de ataque incrementa la presión por debajo del ala y reduce la resistencia.	
<b>OPCION B:</b>	Un mayor ángulo de ataque incrementa la resistencia.	

---

**OPCION C:** Un mayor ángulo de ataque reduce la presión por debajo del ala e incrementa la resistencia.

---

PREG20099745 Se diseña el ala de una aeronave para que produzca sustentación generada por una diferencia entre C

**OPCION A:** la presión de aire negativa por debajo de la superficie alar y un vacío sobre dicha superficie.

**OPCION B:** el vacío por debajo de la superficie alar y una mayor presión de aire sobre dicha superficie.

**OPCION C:** la mayor presión de aire por debajo de la superficie alar y la menor presión de aire por encima de la mencionada superficie.

---

PREG20099744 En teoría, si el ángulo de ataque y otros factores permanecen constantes y se duplica la velocidad aérea, la sustentación producida a una mayor velocidad será C

**OPCION A:** la misma que a una menor velocidad.

**OPCION B:** dos veces mayor a una menor velocidad.

**OPCION C:** cuatro veces mayor a una menor velocidad.

---

PREG20099743 El ángulo de ataque de un ala controla C

**OPCION A:** el ángulo de incidencia del ala.

**OPCION B:** la cantidad de flujo de aire por encima del ala y por debajo de la misma.

**OPCION C:** la distribución de presiones que actúan sobre el ala.

---

PREG20099742 Al cambiar el ángulo de ataque de un ala, el piloto puede controlar A

**OPCION A:** la sustentación, la velocidad aérea y la resistencia al avance de la aeronave.

**OPCION B:** la sustentación, la velocidad aérea y el centro de gravedad de la aeronave.

**OPCION C:** la sustentación y la velocidad aérea pero no la resistencia al avance de la aeronave.

---

PREG20099741 En comparación con otras formas alares, un ala rectangular posee una tendencia a entrar en pérdida primero en B

**OPCION A:** la punta de ala, teniendo el avance de la pérdida hacia la raíz del ala.

**OPCION B:** la raíz del ala, teniendo el avance de la pérdida hacia la punta del ala.

**OPCION C:** el borde de salida central, teniendo el avance de la pérdida hacia afuera de la raíz y punta de ala.

---

PREG20099740 La velocidad de pérdida se ve afectada por A

**OPCION A:** peso, el factor de carga y la potencia.

**OPCION B:** factor de carga, el ángulo de ataque y la potencia.

**OPCION C:** ángulo de ataque, el peso y la densidad del aire.

---

---

PREG20099746	En un ala, la fuerza de sustentación actúa en forma perpendicular a cuál de las alternativas a continuación; asimismo, la fuerza de la resistencia actúa en forma paralela a cuál de las siguientes alternativas.	B
<b>OPCION A:</b>	La línea de cuerda.	
<b>OPCION B:</b>	La trayectoria de vuelo.	
<b>OPCION C:</b>	El eje longitudinal.	

---

PREG20099733	Figura 2 Elegir la afirmación correcta con respecto a velocidades de pérdida. El avión entra en pérdida	A
<b>OPCION A:</b>	en un banqueo de 60° con potencia y tren de aterrizaje y flaps arriba a 10 nudos más que con tren de aterrizaje y flaps abajo.	
<b>OPCION B:</b>	en un banqueo de 60° sin potencia y flaps arriba a 35 nudos más que en una configuración sin potencia, flaps abajo y alas niveladas.	
<b>OPCION C:</b>	en una pérdida con potencia y banqueo de 45° a 10 nudos más que en una pérdida con alas niveladas.	

---

PREG20099738	¿Por qué es necesario incrementar la contrapresión del elevador para mantener altitud en un viraje? Para compensar	A
<b>OPCION A:</b>	la pérdida del componente vertical de sustentación.	
<b>OPCION B:</b>	la pérdida del componente horizontal de sustentación y el incremento en la fuerza centrífuga.	
<b>OPCION C:</b>	la deflexión del timón de dirección y una ligera oposición del alerón en todo el viraje.	

---

PREG20099748	El ángulo de ataque, al cual un perfil alar entra en pérdida, permanece constante sin importar	A
<b>OPCION A:</b>	el peso, la presión dinámica, el ángulo de banqueo o la actitud de cabeceo.	
<b>OPCION B:</b>	la presión dinámica pero varía en proporción al peso, al ángulo de banqueo y a la actitud de cabeceo.	
<b>OPCION C:</b>	el peso y la actitud de cabeceo pero varía en proporción a la presión dinámica y al ángulo de banqueo.	

---

PREG20099736	Para incrementar el régimen de viraje y, al mismo tiempo, reducir el radio de viraje, un piloto debe	C
<b>OPCION A:</b>	mantener el banqueo y reducir la velocidad aérea.	
<b>OPCION B:</b>	hacer más pronunciado el banqueo e incrementar la velocidad aérea.	
<b>OPCION C:</b>	hacer más pronunciado el banqueo y reducir la velocidad aérea.	

---

PREG20099735	Una de las funciones principales de los flaps durante la aproximación y el aterrizaje consiste en	B
<b>OPCION A:</b>	reducir el ángulo de descenso sin incrementar la velocidad aérea.	
<b>OPCION B:</b>	producir la misma cantidad de sustentación a una menor velocidad aérea.	

---

**OPCION C:** reducir la sustentación; logrando por tanto que se realice una aproximación más escarpada que la normal.

---

PREG20099734 ¿Cuál es lo correcto con respecto al uso de flaps en virajes nivelados? B

**OPCION A:** Al bajar los flaps, se incrementa la velocidad de pérdida.

**OPCION B:** Al elevar los flaps, se incrementa la velocidad de pérdida.

**OPCION C:** Al elevar los flaps, se requiere presión adicional hacia adelante sobre el timón de mandos.

---

PREG20099739 Para mantener altitud en un viraje, se debe incrementar el ángulo de ataque para compensar la reducción en B

**OPCION A:** las fuerzas opuestas al componente resultante de resistencia al avance.

**OPCION B:** el componente vertical de sustentación.

**OPCION C:** el componente horizontal de sustentación.

---

PREG20099761 ¿Cuál es lo correcto con respecto a las fuerzas que actúan sobre una aeronave en un descenso estable? La suma de todas C

**OPCION A:** las fuerzas hacia arriba es menor a la suma de todas las fuerzas hacia abajo.

**OPCION B:** las fuerzas hacia atrás es mayor a la suma de todas las fuerzas hacia adelante.

**OPCION C:** las fuerzas hacia adelante es equivalente a la suma de todas las fuerzas hacia atrás.

---

PREG20099758 Figura 3 C

La relación entre sustentación y resistencia al avance a un ángulo de ataque de  $2^\circ$  es aproximadamente la misma a la relación entre sustentación y resistencia al avance para un

**OPCION A:** ángulo de ataque de  $9.75^\circ$ .

**OPCION B:** ángulo de ataque de  $10.5^\circ$ .

**OPCION C:** ángulo de ataque de  $16.5^\circ$ .

---

PREG20099753 ¿Qué acción sería necesaria para mantener altitud si se incrementa la velocidad aérea en un viraje nivelado? El ángulo de ataque C

**OPCION A:** y el ángulo de banqueo deben ser menores.

**OPCION B:** debe ser mayor o el ángulo de banqueo debe ser menor.

**OPCION C:** debe ser menor o el ángulo de banqueo debe ser mayor.

---

PREG20099756 Figura 3 B

¿Cuánta altitud pierde un avión en una milla si planea a un ángulo de ataque de  $10^\circ$ ?

**OPCION A:** 240 pies.

**OPCION B:** 480 pies.

**OPCION C:** 960 pies.

---

---

PREG20099755	Un avión entrará en pérdida con	A
<b>OPCION A:</b>	el mismo ángulo de ataque sin importar la posición con relación al horizonte.	
<b>OPCION B:</b>	la misma velocidad aérea sin importar la posición con relación al horizonte.	
<b>OPCION C:</b>	el mismo ángulo de ataque y posición con relación al horizonte.	

---

PREG20099754	La velocidad de pérdida de un avión se ve afectada mayormente por	C
<b>OPCION A:</b>	los cambios en la densidad del aire.	
<b>OPCION B:</b>	las variaciones en la altitud de vuelo.	
<b>OPCION C:</b>	las variaciones en la carga sobre el avión.	

---

PREG20099752	Un avión que sale del efecto suelo	B
<b>OPCION A:</b>	experimentará una reducción en la fricción del suelo y necesitará una ligera reducción en la potencia.	
<b>OPCION B:</b>	experimentará un incremento en la resistencia inducida y necesitará mayor empuje.	
<b>OPCION C:</b>	necesitará un menor ángulo de ataque para mantener el mismo coeficiente de sustentación.	

---

PREG20099751	Si un avión tiene carga hacia atrás del rango del centro de gravedad, presentará una tendencia a ser inestable alrededor de su	B
<b>OPCION A:</b>	eje vertical.	
<b>OPCION B:</b>	eje lateral.	
<b>OPCION C:</b>	eje longitudinal.	

---

PREG20099765	Figura 4 ¿Qué incremento habría en el factor de carga si el ángulo de banqueo fuese objeto de un incremento de 60° a 80°?	C
<b>OPCION A:</b>	3 gravedades.	
<b>OPCION B:</b>	3.5 gravedades.	
<b>OPCION C:</b>	4 gravedades.	

---

PREG20099757	Figura 3 ¿Cuánta altitud pierde un avión en 3 millas de planeo a un ángulo de ataque de 8°?	C
<b>OPCION A:</b>	440 pies.	
<b>OPCION B:</b>	880 pies.	
<b>OPCION C:</b>	1,320 pies.	

---

PREG20099766	Para generar la misma cantidad de sustentación al incrementarse la altitud, se debe volar un avión a	C
<b>OPCION A:</b>	la misma velocidad aérea verdadera sin importar el ángulo de ataque.	
<b>OPCION B:</b>	una menor velocidad aérea verdadera y mayor ángulo de ataque.	

---

**OPCION C:** una mayor velocidad aérea verdadera para cualquier ángulo de ataque determinado.

---

PREG20099779 Durante un despegue realizado detrás de un avión grande a reacción, el piloto puede minimizar el peligro de vórtices de punta de ala A

**OPCION A:** estando en el aire antes de alcanzar la trayectoria de vuelo del avión a reacción hasta encontrarse en condiciones de virar fuera de su rebufo.

**OPCION B:** manteniendo velocidad adicional en el despegue y el inicio del ascenso.

**OPCION C:** extendiendo la carrera de despegue y no efectuando la rotación hasta encontrarse bastante lejos del punto de rotación del avión a reacción.

---

PREG20099768 Al incrementar el ángulo de banqueo, el componente vertical de sustentación A

**OPCION A:** es menor y el componente horizontal de sustentación es mayor.

**OPCION B:** es mayor y el componente horizontal de sustentación es menor.

**OPCION C:** es menor y el componente horizontal de sustentación permanece constante.

---

PREG20099750 Recuperarse de una pérdida en cualquier avión es más difícil cuando su A

**OPCION A:** centro de gravedad se mueve hacia atrás.

**OPCION B:** centro de gravedad se mueve hacia delante.

**OPCION C:** compensador de elevador es ajustado nariz abajo.

---

PREG20099782 ¿Qué procedimiento debe seguir para evitar el vórtice al aterrizar detrás A

de un avión grande?

**OPCION A:** Permanecer por encima de su trayectoria de vuelo de aproximación final toda la ruta hasta el impacto de aterrizaje.

**OPCION B:** Permanecer por debajo de su trayectoria de vuelo de aproximación final y hacia un lado de la misma.

**OPCION C:** Permanecer bien por debajo de su trayectoria de vuelo de aproximación final y aterrizar como mínimo 2,000 pies detrás.

---

PREG20099781 ¿En qué punto de la pista debe planear poder elevarse para evitar el A

posible rebufo proveniente de una aeronave grande a reacción que acaba de aterrizar antes de su despegue?

**OPCION A:** Pasando el punto donde la aeronave a reacción hace el contacto de aterrizaje.

**OPCION B:** En el punto donde la aeronave a reacción hace el contacto de aterrizaje o justo antes de dicho punto.

**OPCION C:** Aproximadamente a 500 pies antes del punto donde el avión a reacción hizo el impacto de aterrizaje.

---

PREG20099780 ¿Qué procedimiento debe seguir para evitar el rebufo si un avión A

grande a reacción cruza su curso de izquierda a derecha a aproximadamente 1 milla hacia adelante y a su altitud?

- 
- OPCION A:** Cerciorarse de estar ligeramente por encima de la trayectoria de la aeronave a reacción.
- OPCION B:** Reducir a  $V_a$  su velocidad aérea y mantener altitud y curso.
- OPCION C:** Cerciorarse de estar ligeramente por encima de la trayectoria de la aeronave a reacción y en perpendicular al curso.
- 

- PREG20099778 Elegir la afirmación correcta con respecto al rebufo. B
- OPCION A:** La generación del vórtice empieza al inicio de la carrera de despegue.
- OPCION B:** El peligro principal es la pérdida de control debido al alabeo inducido.
- OPCION C:** Se produce la mayor resistencia al vórtice si la aeronave resultante está pesada, retractada y rápida.
- 

- PREG20099777 ¿Qué factor de rango máximo se reduce con un menor peso? B
- OPCION A:** Altitud.
- OPCION B:** Velocidad aérea.
- OPCION C:** Ángulo de ataque.
- 

- PREG20099767 Para producir la misma sustentación que se suscita en el efecto suelo, el avión requiere fuera del mismo A
- OPCION A:** un menor ángulo de ataque.
- OPCION B:** el mismo ángulo de ataque.
- OPCION C:** un mayor ángulo de ataque.
- 

- PREG20099776 Una hélice que gira hacia la derecha, vista desde atrás, crea una corriente deslizante en espiral que tiende a hacer girar el avión hacia B
- OPCION A:** la derecha alrededor del eje vertical y hacia la izquierda alrededor del eje longitudinal.
- OPCION B:** la izquierda alrededor del eje vertical y hacia la derecha alrededor del eje longitudinal.
- OPCION C:** la izquierda alrededor del eje vertical y hacia la izquierda alrededor del eje longitudinal.
- 

- PREG20099774 Figura 5 B  
La línea horizontal punteada desde el punto C hasta el punto E representa al
- OPCION A:** factor de carga extrema.
- OPCION B:** factor de carga límite positivo.
- OPCION C:** rango de velocidad aérea para operaciones normales.
- 

- PREG20099773 Si la actitud del avión tiende inicialmente a retornar a su punto original tras presionar el control del elevador hacia adelante y liberarlo, el avión presenta B
- OPCION A:** estabilidad dinámica positiva.
- OPCION B:** estabilidad estática positiva.
- OPCION C:** estabilidad dinámica neutra.

---

PREG20099772	¿Qué cambios se tiene que realizar en el control longitudinal de un avión para mantener altitud mientras se reduce la velocidad aérea?	B
<b>OPCION A:</b>	Incrementar el ángulo de ataque para producir más sustentación que resistencia al avance.	
<b>OPCION B:</b>	Incrementar el ángulo de ataque para compensar la reducción de sustentación.	
<b>OPCION C:</b>	Reducir el ángulo de ataque para compensar el incremento de resistencia al avance.	

---

PREG20099771	La estabilidad longitudinal implica el movimiento del avión controlado por su	B
<b>OPCION A:</b>	timón de dirección.	
<b>OPCION B:</b>	elevador.	
<b>OPCION C:</b>	aleroses.	

---

PREG20099770	Se puede identificar la inestabilidad dinámica longitudinal de un avión mediante	B
<b>OPCION A:</b>	oscilaciones de banqueo que se tornan más escarpadas paulatinamente.	
<b>OPCION B:</b>	oscilaciones de cabeceo que se tornan más escarpadas paulatinamente.	
<b>OPCION C:</b>	oscilaciones de alabeo trilateral que se tornan más escarpadas paulatinamente.	

---

PREG20099769	Si la actitud del avión permanece en una nueva posición tras presionar el control del elevador hacia adelante y liberarlo, el avión presenta	A
<b>OPCION A:</b>	estabilidad estática longitudinal neutra.	
<b>OPCION B:</b>	estabilidad estática longitudinal positiva.	
<b>OPCION C:</b>	estabilidad dinámica longitudinal neutra.	

---

PREG20099775	Figura 5 La línea vertical desde el punto E hasta el punto F tiene su representación en el indicador de velocidad aérea mediante	A
<b>OPCION A:</b>	el límite superior del arco amarillo.	
<b>OPCION B:</b>	el límite superior del arco verde.	
<b>OPCION C:</b>	la línea radial azul.	

---

PREG20099749	En aviones pequeños, la recuperada normal de tirabuzones puede ser difícil si	B
<b>OPCION A:</b>	el centro de gravedad está muy hacia atrás y la rotación es alrededor del eje longitudinal.	
<b>OPCION B:</b>	el centro de gravedad está muy hacia atrás y la rotación es alrededor del mismo centro de gravedad.	
<b>OPCION C:</b>	se ingresa a un tirabuzón antes de desarrollarse por completo una pérdida.	

---



---

PREG20099737	¿Cuál es la afirmación correcta con respecto al régimen y radio de viraje para un avión que vuela en un viraje coordinado a una altitud constante?	A
<b>OPCION A:</b>	Para un ángulo de banqueo y velocidad aérea específicos, el régimen y radio de viraje no varían.	
<b>OPCION B:</b>	Para mantener un régimen estable de viraje, el ángulo de banqueo debe ser mayor y la velocidad aérea debe ser menor.	
<b>OPCION C:</b>	Mientras más rápida sea la velocidad aérea verdadera, más rápido será el régimen de viraje y más grande el radio de viraje sin importar el ángulo de banqueo.	

---

PREG20099747	¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a las fuerzas opuestas que actúan sobre un avión en vuelo recto y nivelado?	A
<b>OPCION A:</b>	Dichas fuerzas son equivalentes.	
<b>OPCION B:</b>	El empuje es mayor que la resistencia al avance y el peso y la sustentación son equivalentes.	
<b>OPCION C:</b>	El empuje es mayor que la resistencia al avance y la sustentación es mayor que el peso.	

---

PREG20099728	Si se incrementa la velocidad aérea de 90 nudos a 135 nudos durante un viraje nivelado de 60° de banqueo, el factor de carga	C
<b>OPCION A:</b>	será mayor al igual que la velocidad de pérdida.	
<b>OPCION B:</b>	será menor y se incrementa la velocidad de pérdida.	
<b>OPCION C:</b>	permanece igual pero se incrementa el radio de viraje.	

---

PREG20099727	Al reducirse la velocidad aérea en vuelo nivelado por debajo de dicha velocidad para la relación máxima de sustentación/resistencia al avance, la resistencia total al avance de un avión	B
<b>OPCION A:</b>	se reduce debido a la menor resistencia parásita.	
<b>OPCION B:</b>	es mayor debido al incremento de la resistencia inducida.	
<b>OPCION C:</b>	es mayor debido al incremento de la resistencia parásita.	

---

PREG20099726	En teoría, si se duplica la velocidad aérea en vuelo nivelado, la resistencia parásita se	C
<b>OPCION A:</b>	duplica.	
<b>OPCION B:</b>	reduce a la mitad.	
<b>OPCION C:</b>	cuadruplica.	

---

PREG20099725	La necesidad de reducir la velocidad de un avión a por debajo de la $V_a$ se debe a los siguientes fenómenos meteorológicos:	B
<b>OPCION A:</b>	Gran altitud por densidad que incrementa la velocidad de pérdida indicada.	
<b>OPCION B:</b>	Turbulencia que origina un incremento en la velocidad de pérdida.	
<b>OPCION C:</b>	Turbulencia que origina un decrecimiento en la velocidad de pérdida.	

---

---

PREG20099724	Al mantener constante el ángulo de banqueo, si se varía el régimen de viraje, el factor de carga entonces	A
<b>OPCION A:</b>	permanece constante sin importar la densidad del aire y el vector de sustentación resultante.	
<b>OPCION B:</b>	varía dependiendo de la velocidad y la densidad del aire siempre y cuando el vector resultante de sustentación varíe en forma proporcional.	
<b>OPCION C:</b>	varía dependiendo del vector resultante de sustentación.	

---

PREG20099722	Al mantener un ángulo de banqueo y altitud constantes en un viraje coordinado, un incremento en la velocidad aérea	B
<b>OPCION A:</b>	reducirá el régimen de viraje resultante ocasionando un factor de carga menor.	
<b>OPCION B:</b>	reducirá el régimen de viraje sin ocasionar variación alguna en el factor de carga.	
<b>OPCION C:</b>	incrementará el régimen de viraje sin ocasionar variación alguna en el factor de carga.	

---

PREG20099721	Si una aeronave con un peso bruto de 2,000 libras estuvo sujeta a un banqueo de altitud constante de 60°, la carga total sería	B
<b>OPCION A:</b>	3,000 libras.	
<b>OPCION B:</b>	4,000 libras.	
<b>OPCION C:</b>	12,000 libras.	

---

PREG20099720	Al recuperarse rápido de una picada, los efectos del factor de carga harían que la velocidad de pérdida	A
<b>OPCION A:</b>	sea mayor.	
<b>OPCION B:</b>	sea menor.	
<b>OPCION C:</b>	no varíe.	

---

PREG20099719	La carga sobre el ala de un avión durante un viraje coordinado nivelado con velocidad constante depende de	B
<b>OPCION A:</b>	el régimen de viraje.	
<b>OPCION B:</b>	el ángulo de banqueo.	
<b>OPCION C:</b>	la velocidad aérea verdadera.	

---

PREG20099718	Para un ángulo de banqueo determinado, en cualquier avión, el factor de carga impuesto sobre un viraje coordinado de altitud constante	A
<b>OPCION A:</b>	es constante y se incrementa la velocidad de pérdida.	
<b>OPCION B:</b>	varía en proporción al régimen de viraje.	
<b>OPCION C:</b>	es constante y se reduce la velocidad de pérdida.	

---

PREG20099717	El factor de carga es la sustentación generada por las alas de una aeronave en un tiempo determinado	A
<b>OPCION A:</b>	dividida entre el peso total de la aeronave.	

---

<b>OPCION B:</b>	multiplicada por el peso total de la aeronave.	
<b>OPCION C:</b>	dividida entre el peso básico vacío de la aeronave.	

---

PREG20099716	La relación entre toda la carga aérea impuesta sobre el ala y el peso bruto de una aeronave en vuelo es conocida como	A
<b>OPCION A:</b>	factor de carga carga y afecta directamente a la velocidad de pérdida.	
<b>OPCION B:</b>	carga de alargamiento y afecta directamente a la velocidad de pérdida.	
<b>OPCION C:</b>	factor de carga y no tiene relación con la velocidad de pérdida.	

---

PREG20099764	Figura 4 ¿Cuál es la velocidad de pérdida de un avión sujeto a un factor de carga de 2 gravedades si la velocidad de pérdida sin aceleración es de 60 nudos?	C
<b>OPCION A:</b>	66 nudos.	
<b>OPCION B:</b>	74 nudos.	
<b>OPCION C:</b>	84 nudos.	

---

PREG20099760	¿Cuál performance es característica de vuelo a una máxima relación entre sustentación y resistencia al avance en un avión accionado por hélice?	B
<b>OPCION A:</b>	Máxima ganancia de altitud sobre una distancia determinada.	
<b>OPCION B:</b>	Máximo radio de acción y máxima distancia de planeo.	
<b>OPCION C:</b>	Máximo coeficiente de sustentación y mínimo coeficiente de resistencia al avance.	

---

PREG20099762	¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a la fuerza de sustentación en vuelo estable sin aceleración?	B
<b>OPCION A:</b>	A menores velocidades aéreas, el ángulo de ataque debe ser menor a fin de generar la suficiente sustentación para mantener altitud.	
<b>OPCION B:</b>	Es necesaria una correspondiente velocidad aérea indicada para cada ángulo de ataque a fin de generar la suficiente sustentación para mantener altitud.	
<b>OPCION C:</b>	Un perfil aerodinámico siempre entrará en pérdida a la misma velocidad aérea indicada; por ello, al incrementarse el peso, será necesario una mayor velocidad a fin de generar la suficiente sustentación para mantener altitud.	

---

PREG20099763	Durante la transición desde vuelo recto y nivelado hasta el ascenso, el ángulo de ataque es mayor y la sustentación	C
<b>OPCION A:</b>	se reduce momentáneamente.	
<b>OPCION B:</b>	permanece invariable.	
<b>OPCION C:</b>	se incrementa momentáneamente.	

---

PREG20099759	Si en el efecto suelo se mantiene el mismo ángulo de ataque que fuera de dicho fenómeno, la sustentación	A
<b>OPCION A:</b>	será mayor y la resistencia inducida será menor.	

**OPCION B:** será menor y la resistencia parásita será mayor.

**OPCION C:** será mayor y la resistencia inducida también.

---