

TEMA: TEM2024102510 INSTRUMENTOS DE VUELO 2023
1

COD PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20241104027 0	COD-PREG 4924 Para ingresar a un descenso de velocidad aérea constante desde vuelo crucero nivelado y mantener velocidad aérea de crucero, el piloto debe: OPCION A: primero corregir la actitud de cabeceo a un descenso utilizando el indicador de actitud como referencia; luego, ajustar la potencia para mantener la velocidad aérea de crucero. OPCION B: primero reducir potencia; luego, corregir el cabeceo utilizando el indicador de actitud como referencia para establecer un régimen específico en el VSI. OPCION C: simultáneamente reducir potencia y corregir el cabeceo utilizando el indicador de actitud como referencia para mantener la velocidad aérea de crucero.	C
PREG20241104027 1	COD-PREG 4925 Para nivelar a una velocidad aérea mayor a la velocidad de descenso, se debe incrementar la potencia, asumiendo un régimen de descenso de 500 fpm, aproximadamente de: OPCION A: 50 a 100 pies por encima de la altitud deseada. OPCION B: 100 a 150 pies por encima de la altitud deseada. OPCION C: 150 a 200 pies por encima de la altitud deseada.	B
PREG20241104027 2	COD-PREG 4926 Para nivelar desde un descenso en el cual se mantiene la velocidad aérea de descenso, el piloto debe adelantar la altitud deseada aproximadamente en: OPCION A: 20 pies. OPCION B: 50 pies. OPCION C: 60 pies.	B
PREG20241104027 3	COD-PREG 4927 En las recuperadas de actitudes inusuales, se logra el vuelo nivelado cuando: OPCION A: la barra del horizonte del indicador de actitud está exactamente encima del avión en miniatura. OPCION B: en el VSI hay una indicación de régimen de ascenso cero. OPCION C: se detienen las agujas del altímetro y de la velocidad aérea antes de que su movimiento sea en dirección contraria al original.	C
PREG20241104027 4	COD-PREG 4928 Al estar en crucero a 160 nudos, desea establecer un ascenso a 130 nudos. Al ingresar al ascenso (panel total), es correcto efectuar la variación inicial de cabeceo incrementando la contrapresión del elevador hasta que: OPCION A: el indicador de actitud, la velocidad aérea y la velocidad vertical indiquen un ascenso. OPCION B: la indicación de velocidad vertical alcance el régimen de ascenso predeterminado.	C

OPCION C: el indicador de actitud muestre la actitud de cabeceo aproximada que corresponde al ascenso de 130 nudos.

PREG20241104027 COD-PREG 4932 Ver Figura 144 ¿Qué ilustración indica un viraje coordinado? A

OPCION A: 3

OPCION B: 1

OPCION C: 2

PREG20241104027 COD-PREG 4933 Ver Figura 144 ¿Qué ilustración indica un viraje en derrape? B

OPCION A: 2

OPCION B: 1

OPCION C: 3

PREG20241104027 COD-PREG 4935 Ver Figura 144 ¿Qué ilustración indica un viraje en derrape? C

OPCION A: 1

OPCION B: 3

OPCION C: 2

PREG20241104027 COD-PREG 4940 Ver Figura 149 ¿Cuál es la actitud de vuelo? Tiene mal funcionamiento un sistema que transmite información a los instrumentos. C

OPCION A: Viraje nivelado a la derecha.

OPCION B: Viraje nivelado a la izquierda.

OPCION C: Vuelo recto y nivelado.

PREG20241104027 COD-PREG 4941 Ver Figura 150 ¿Cuál es la actitud de vuelo? Un instrumento tiene mal funcionamiento. A

OPCION A: Viraje en ascenso a la derecha.

OPCION B: Viraje en ascenso a la izquierda.

OPCION C: Viraje en descenso a la derecha.

PREG20241104028 COD-PREG 4929 Al estar en crucero a 190 nudos, desea establecer un ascenso a 160 nudos. Al ingresar al ascenso (panel total), es correcto efectuar la variación inicial de cabeceo incrementando la contrapresión del elevador hasta que: A

OPCION A: el indicador de actitud muestre la actitud de cabeceo aproximada que corresponde al ascenso de 160 nudos.

OPCION B: el indicador de actitud, la velocidad aérea y la velocidad vertical indiquen un ascenso.

OPCION C: la indicación de velocidad aérea alcance 160 nudos.

PREG20241104028 COD-PREG 4930 ¿Cuáles de las siguientes variaciones en las indicaciones de los instrumentos debería suscitarse si, en vuelo nivelado, es necesario usar una fuente alterna de presión estática que descarga hacia dentro del avión? B

1

OPCION A: El altímetro tiene una lectura más baja que la normal; la velocidad aérea, menor que la normal; el VSI muestra en forma momentánea un descenso.

OPCION B: El altímetro tiene una lectura más alta que la normal; la velocidad aérea, mayor que la normal; el VSI muestra en forma momentánea un ascenso.

OPCION C: El altímetro tiene una lectura más baja que la normal; la velocidad aérea, mayor que la normal; el VSI muestra en forma momentánea un ascenso y, luego, un descenso.

PREG20241104028 COD-PREG 4931 Ver Figura 144. ¿Se debe realizar en el desplazamiento de control de modo que el "2" origine un viraje coordinado de régimen estándar? A

2

OPCION A: Incrementar timón de dirección izquierdo e incrementar régimen de viraje.

OPCION B: Incrementar timón de dirección izquierdo y reducir régimen de viraje.

OPCION C: Reducir timón de dirección izquierdo y reducir ángulo de banqueo.

PREG20241104028 COD-PREG 4934 Ver Figura 144. ¿Qué cambios debe realizarse en el desplazamiento de control de modo que la ilustración "1" origine un viraje coordinado de régimen estándar? B

3

OPCION A: Incrementar timón derecho de dirección y reducir régimen de viraje.

OPCION B: Incrementar timón derecho de dirección e incrementar régimen de viraje.

OPCION C: Reducir timón derecho de dirección e incrementar ángulo de banqueo.

PREG20241104028 COD-PREG 4936 Ver Figura 145 ¿Cuál es la secuencia correcta para recuperarse de una actitud inusual indicada? B

4

OPCION A: Reducir potencia, incrementar contrapresión sobre el elevador y nivelar las alas.

OPCION B: Reducir potencia, nivelar las alas, llevar la actitud de cabeceo a vuelo nivelado.

OPCION C: Nivelar las alas, elevar la nariz de la aeronave para nivelar la actitud de vuelo y obtener la velocidad aérea deseada.

PREG20241104028 COD-PREG 4937 Ver Figura 146. Identificar el sistema que falló y determinar una acción correctiva para que el avión vuelva a vuelo recto y nivelado: A

5

OPCION A: el sistema pitot-estático está bloqueado. Bajar la nariz y nivelar las alas a actitud de vuelo nivelado usando el indicador de actitud.

OPCION B: falló el sistema de vacío. Reducir potencia. Virar a la izquierda a alas niveladas y realizar cabeceo arriba para reducir la velocidad aérea.

OPCION C: falló el sistema eléctrico. Reducir potencia. Virar a la izquierda a alas niveladas y elevar la nariz para reducir la velocidad aérea.

PREG20241104028 COD-PREG 4938 Ver Figura 147 ¿Cuál es la secuencia correcta para recuperarse de una actitud inusual indicada? B

OPCION A: Nivelar las alas, añadir potencia, bajar la nariz, descender a la altitud y rumbo original.

OPCION B: Añadir potencia, bajar la nariz, nivelar las alas, volver a altitud y rumbo original.

OPCION C: Detener el viraje elevando el ala derecha y añadir potencia a la vez, bajar la nariz y volver a altitud y rumbo original.

PREG20241104028 COD-PREG 4870.1 ¿Qué fuerza hace que un avión gire? C

OPCION A: Presión o fuerza del timón alrededor del eje vertical.

OPCION B: Componente de elevación vertical.

OPCION C: Componente de elevación horizontal.

PREG20241104028 COD-PREG 4979 La pantalla de vuelo principal (PFD) recibe datos de actitud y rumbo del: A

OPCION A: AHRS.

OPCION B: sistema de vacío.

OPCION C: sistema Pitot-estático

PREG20241104028 COD-PREG 4878.3 Cuando se aumenta la velocidad aérea en un giro, ¿qué se debe hacer para mantener una altitud constante? B

OPCION A: Disminuir el ángulo de ataque.

OPCION B: Aumente el ángulo de banqueo y / o disminuya la actitud de cabeceo.

OPCION C: Disminuye el ángulo de banqueo.

PREG20241104029 COD-PREG 4977.1 Una aeronave equipada con una pantalla electrónica de vuelo (EFD) puede: B

OPCION A: compensar la falta de habilidad o conocimiento de un aviador.

OPCION B: ofrecer nuevas capacidades y simplificar la tarea del vuelo básico.

OPCION C: mejorar la conciencia de vuelo al permitir que el piloto simplemente esté atento a las alertas.

PREG20241104029 COD-PREG 4977 La automatización en aviones ha demostrado: A

OPCION A: presentar nuevos peligros en sus limitaciones.

OPCION B: esa automatización es básicamente perfecta.

OPCION C: eficaz para prevenir accidentes.

PREG20241104029 COD-PREG 4850.2 Como regla general, las correcciones de altitud de menos de 100 pies deben corregirse utilizando: B

OPCION A: dos anchos de barra en el indicador de actitud

OPCION B: menos de un ancho de barra completo en el indicador de actitud.

OPCION C: menos de la mitad de ancho de barra en el indicador de actitud.

PREG20241104029 3 COD-PREG 4978.1 El avance de la aviónica en los aviones ligeros de aviación general ha mejorado la conciencia de la situación para los pilotos debidamente capacitados. Sin embargo, existe la preocupación de que esta tecnología pueda conducir a: A

OPCION A: complacencia.

OPCION B: fatiga.

OPCION C: resignación.

PREG20241104029 4 COD-PREG 4875.1 ¿Cuál es la secuencia correcta para recuperarse de una actitud de vuelo inusual en espiral, con el morro bajo, en aumento de velocidad aérea? B

OPCION A: Aumentar la actitud de cabeceo, reducir la potencia y nivelar alas.

OPCION B: Reducir la potencia, corregir la posición de alabeo y levantar la nariz a una actitud nivelada.

OPCION C: Reducir la potencia, levantar el morro para nivelar la actitud, y corregir la actitud del banco.

PREG20241104029 5 COD-PREG 4978 Las cargas de trabajo más ligeras asociadas con la instrumentación de vuelo digital: C

OPCION A: son fundamentales para disminuir la fatiga de la tripulación de vuelo.

OPCION B: han demostrado aumentar la seguridad en las operaciones.

OPCION C: puede llevar a la complacencia de la tripulación de vuelo.

PREG20241104029 6 COD-PREG 4873.1 Entrás en una actitud inusual después de que falla tu indicador de actitud. Para recuperarse, ¿qué instrumentos consulta para obtener la mejor información de cabeceo? B

OPCION A: Indicador de giro y VSI.

OPCION B: Velocidad aérea, VSI y altímetro.

OPCION C: VSI y velocidad aerodinámica para detectar la aproximación a VMO.

PREG20241104029 7 COD-PREG 4313 ¿Qué CAS debe usarse para mantener un TAS registrado de 158 nudos a 8,000 MSL si la temperatura del aire exterior es de 0 grados C? B

OPCION A: 136 KCAS.

OPCION B: 140 KCAS.

OPCION C: 147 KCAS.

PREG20241104029 8 COD-PREG 4892 ¿Cuál debería ser la indicación en la brújula magnética al girar a régimen estándar hacia la derecha desde un rumbo norte en el hemisferio norte? B

OPCION A: La brújula indicará un giro a la derecha, pero a un ritmo más rápido de lo que realmente está ocurriendo.

OPCION B: La brújula inicialmente indicará un giro a la izquierda.

OPCION C: La brújula permanecerá en el norte durante un corto período de tiempo y luego alcanzará gradualmente el rumbo magnético de la aeronave.

PREG20241104029 COD-PREG 4833.1 Cuando la velocidad aérea disminuye en un giro, ¿qué se debe hacer para mantener un vuelo nivelado? A

OPCION A: Disminuya el ángulo de banqueo y / o aumente el ángulo de ataque.

OPCION B: Aumente el ángulo de banqueo y / o disminuya el ángulo de ataque.

OPCION C: Aumenta el ángulo de ataque.

PREG20241104030 COD-PREG 4604 ¿Qué indicación se debe observar en un coordinador de virajes durante un viraje a la derecha durante el rodaje? B

OPCION A: El aircraft en miniatura mostrará un giro a la izquierda y la bola permanece centrada.

OPCION B: El avión en miniatura mostrará un giro a la derecha y la pelota se mueve hacia la izquierda.

OPCION C: Tanto el avión en miniatura como la pelota permanecerán centrado.

PREG20241104030 COD-PREG 4976 Cuando un piloto cree, que la aviónica avanzada permite operaciones más cercanas a los límites personales o ambientales: B

OPCION A: se logra una mayor utilización de la aeronave.

OPCION B: el riesgo aumenta.

OPCION C: se reduce el riesgo.

PREG20241104030 COD-PREG 4854.1 Si el orificio de presión de aire del tubo de Pitot y el orificio de drenaje se obstruyen, el indicador de velocidad aérea funcionará: A

OPCION A: como el altímetro de un avión cuando asciende y desciende.

OPCION B: como un indicador de velocidad aérea muy lento, retrasando todos los cambios por minutos.

OPCION C: normalmente debido a los cambios de presión del puerto estático.

PREG20241104030 COD-PREG 4886 ¿Cuál debería ser la indicación en la brújula magnética al girar hacia la derecha desde un rumbo hacia el este en el hemisferio norte? C

OPCION A: La brújula inicialmente indicará un giro a la izquierda.

OPCION B: La brújula permanecerá en el este durante un corto período de tiempo y luego alcanzará gradualmente el rumbo magnético de la aeronave.

OPCION C: La brújula indicará el rumbo magnético aproximado al correcto si el banqueo hacia el giro es suave.

PREG20241104030 COD-PREG 4894 ¿Cuál debería ser la indicación en la brújula magnética al girar en un giro de velocidad estándar hacia la izquierda desde un rumbo norte en el hemisferio norte? B

OPCION A: La brújula indicará un giro a la izquierda, pero a un ritmo más rápido de lo que realmente está ocurriendo.

- OPCION B:** La brújula inicialmente indicará un giro a la derecha.
- OPCION C:** La brújula permanecerá en el norte durante un breve período de tiempo y luego alcanzará gradualmente el rumbo magnético de la aeronave.

PREG20241104030 COD-PREG 4893 ¿Cuál debería ser la indicación en la brújula magnética al girar en un giro de velocidad estándar hacia la izquierda desde un rumbo norte en el hemisferio norte? B

- OPCION A:** La brújula indicará un giro a la izquierda, pero a un ritmo más rápido de lo que realmente está ocurriendo.
- OPCION B:** La brújula inicialmente indicará un giro a la derecha.
- OPCION C:** La brújula permanecerá en el norte durante un breve período de tiempo y luego alcanzará gradualmente el rumbo magnético de la aeronave.

PREG20241104030 COD-PREG 4890 ¿Cuál debería ser la indicación en la brújula magnética cuando gira a régimen estándar hacia la izquierda desde un rumbo sur en el hemisferio norte? A

- OPCION A:** La brújula indicará un giro a la izquierda, pero a un ritmo más rápido de lo que realmente está ocurriendo.
- OPCION B:** La brújula inicialmente indicará un giro a la derecha.
- OPCION C:** La brújula permanecerá en el sur durante un corto período de tiempo y luego alcanzará gradualmente el rumbo magnético de la aeronave.

PREG20241104030 COD-PREG 4877 ¿Cuál debería ser la indicación en la brújula magnética al girar en viraje estándar hacia la izquierda desde un rumbo este en el hemisferio norte? C

- OPCION A:** La brújula inicialmente indicará un giro a la derecha.
- OPCION B:** La brújula permanecerá en el este durante un corto período de tiempo y luego alcanzará gradualmente el rumbo magnético de la aeronave.
- OPCION C:** La brújula indicará el rumbo magnético correcto aproximado si el banqueo hacia el giro es suave.

PREG20241104030 COD-PREG 4887 ¿Cuál debería ser la indicación en la brújula magnética al girar en un giro a viraje estándar hacia la derecha desde un rumbo sur en el hemisferio norte? A

- OPCION A:** La brújula indicará un giro a la derecha, pero a un ritmo más rápido de lo que realmente está ocurriendo.
- OPCION B:** La brújula inicialmente indicará un giro a la izquierda.
- OPCION C:** La brújula permanecerá en el sur durante un corto período de tiempo y luego alcanzará gradualmente el rumbo magnético de la aeronave.

PREG20241104030 COD-PREG 4878.1 Cuando se aumenta la velocidad aerodinámica en un giro, ¿qué se debe hacer para mantener una altitud constante? B

- OPCION A:** Disminuya el ángulo de inclinación.
- OPCION B:** Aumente el ángulo de inclinación lateral y / o disminuya el ángulo de ataque.
- OPCION C:** Disminuye el ángulo de ataque.

PREG20241104031 COD-PREG 4977 La automatización en aviones ha demostrado: A
0

OPCION A: presentar nuevos peligros en sus limitaciones.

OPCION B: esa automatización es básicamente perfecta.

OPCION C: eficaz para prevenir accidentes.

PREG20241104018 COD-PREG 4110 ¿Cuál de los siguientes define el tipo de altitud empleado al mantener FL210? B
2

OPCION A: Indicada.

OPCION B: De presión.

OPCION C: Calibrada.

PREG20241104018 COD-PREG 4111 El valor prestablecido del altímetro es el valor al cual se selecciona la escala del altímetro de presión de modo que el primero indique: A
3

OPCION A: la altitud verdadera a la elevación del campo.

OPCION B: la altitud de presión a la elevación del campo.

OPCION C: la altitud de presión a nivel del mar.

PREG20241104018 COD-PREG 4267 ¿Qué CAS se debe utilizar para mantener la TAS registrada en la altitud de vuelo planificada si la OAT es -5°C? B
4

OPCION A: 134 KCAS.

OPCION B: 139 KCAS.

OPCION C: 142 KCAS.

PREG20241104018 COD-PREG 4278 ¿Qué CAS se debe utilizar para mantener la TAS registrada en la altitud de vuelo planificada si la OAT es +8° C? B
5

OPCION A: 154 KCAS.

OPCION B: 157 KCAS.

OPCION C: 163 KCAS.

PREG20241104018 COD-PREG 4056 Durante el rodaje, chequea los instrumentos de vuelo y encuentra que el Indicador de Velocidad Vertical (VSI) indica un descenso de 100 pies por minuto. En dicho caso: B
6

OPCION A: debe retornar al área de parqueo y corregir el instrumento mediante un técnico de instrumentos poseedor de licencia.

OPCION B: puede despegar y utilizar el descenso de 100 pies con la indicación cero.

OPCION C: no puede despegar hasta que el instrumento sea corregido ya sea por un piloto o por un mecánico.

PREG20241104018 COD-PREG 4089 ¿Bajo qué condiciones tienen el mismo valor la altitud de presión y la altitud de densidad? A
7

OPCION A: A temperatura estándar.

OPCION B: Cuando el valor prestablecido del altímetro es 29.92 pulg. de Hg.

OPCION C: Al estar indicadas y cuando las altitudes de presión tienen el mismo valor que en el altímetro.

PREG20241104018 COD-PREG 4090 ¿Bajo qué condición es la altitud de presión igual a la altitud verdadera? B

OPCION A: Cuando la presión atmosférica es 29.92" de Hg.

OPCION B: Cuando existen condiciones atmosféricas estándares.

OPCION C: Cuando la altitud indicada es igual a la altitud de presión.

PREG20241104018 COD-PREG 4091 ¿Qué condición ocasionaría que el altímetro indique una altitud menor a la real (altitud verdadera)? C

OPCION A: Temperatura del aire menor a la estándar.

OPCION B: Presión atmosférica menor a la estándar.

OPCION C: Temperatura del aire mayor a la estándar.

PREG20241104019 COD-PREG 4093 ¿Hacia qué dirección cambia la altitud indicada y a qué valor cuando se varía un altímetro de 30?11 pulg. de Hg a 29.96 pulg. de Hg? B

OPCION A: El altímetro indica 15 pies menos.

OPCION B: El altímetro indica 150 pies menos.

OPCION C: El altímetro indica 150 pies más.

PREG20241104019 COD-PREG 4109 ¿Bajo qué condición es la altitud verdadera menor que la altitud indicada con un valor preestablecido de altímetro de 29?92" de Hg? B

OPCION A: Con temperatura del aire mayor a la estándar.

OPCION B: Con temperatura del aire menor a la estándar.

OPCION C: Cuando la altitud de densidad es mayor a la altitud indicada.

PREG20241104019 COD-PREG 4289 ¿Qué CAS se debe utilizar para mantener la TAS registrada en la altitud planificada de vuelo si la OAT es +05°C? A

OPCION A: 129 KCAS.

OPCION B: 133 KCAS.

OPCION C: 139 KCAS.

PREG20241104019 COD-PREG 4301 ¿Qué CAS debe usarse para mantener un TAS registrado de 180 nudos a 12,000 MSL si la temperatura del aire exterior es de +5 grados C? A

OPCION A: 147 KCAS.

OPCION B: 150 KCAS.

OPCION C: 154 KCAS.

PREG20241104019 COD-PREG 4345 ¿Qué CAS se debe utilizar para mantener la TAS registrada si la OAT es +05°C? A

OPCION A: 119 KCAS.

OPCION B: 124 KCAS.
OPCION C: 126 KCAS.

PREG20241104019 COD-PREG 4323 ¿Qué CAS debe usarse para mantener un TAS A
5 registrado de 110 nudos a 7,000 MSL si la temperatura del aire exterior
es de + 5 °?
OPCION A: 98 KCAS.
OPCION B: 101 KCAS.
OPCION C: 103 KCAS.

PREG20241104019 COD-PREG 4402 ALL ¿Cómo debe realizar el prevuelo del altímetro C
6 antes de un vuelo IFR?
OPCION A: Fijar el altímetro a 29.92" de Hg. Con la temperatura actual y la
indicación del altímetro, determinar la altitud verdadera para
compararla con la elevación del campo.
OPCION B: Fijar el altímetro primero a 29.92" de Hg y luego a la fijación vigente
del altímetro. La variación de altitud debe corresponder a la variación
en la fijación.
OPCION C: Fijar el altímetro a la fijación vigente del altímetro. La indicación debe
estar dentro de 75 pies de la elevación real de precisión aceptable.

PREG20241104019 COD-PREG 4444 Cuál es el procedimiento para configurar el C
7 altímetro si se le ha asignado una altitud IFR de 18,000 pies o más en
un vuelo directo fuera de las aerovías?
OPCION A: Antes del despegue, seleccionar 29.92" de Hg en el altímetro.
OPCION B: Establecer el valor de presión preestablecido local del altímetro hasta
llegar a la altitud asignada, luego establecer r de 29.92" de Hg.
OPCION C: Establecer el valor preestablecido reportado vigente del altímetro, hasta
alcanzar 18,000 pies y colocar el valor de 29.92" de Hg.

PREG20241104019 COD-PREG 4445 En ruta a FL290, se selecciona correctamente el C
8 valor del altímetro; sin embargo, durante el descenso no se resetea al
valor preestablecido local del altímetro de 30.57 pulg. de Hg. ¿Cuál es la
indicación aproximada en el aterrizaje si la elevación del campo es 650
pies y el altímetro funciona adecuadamente?
OPCION A: 715 pies.
OPCION B: 1,300 pies.
OPCION C: A nivel del mar.

PREG20241104019 COD-PREG 4446 Al volar a FL250, oye que el ATC le da una fijación B
9 de altímetro de 28.92" de Hg en su área. ¿A qué altitud de presión está
volando?
OPCION A: 24,000 pies.
OPCION B: 25,000 pies.
OPCION C: 26,000 pies.

PREG20241104020 COD-PREG 4477 ¿Cómo puede obtener la altitud de presión en vuelos 0 por debajo de 18,000 pies? A

OPCION A: Fijar el altímetro a 29.92 pulg. de Hg.

OPCION B: Utilizar su computadora a fin de variar la altitud indicada a la altitud de presión.

OPCION C: Tener contacto con un FSS y pedir la altitud de presión.

PREG20241104020 COD-PREG 4478 ¿Cómo puede determinar la altitud de presión en un 1 aeropuerto sin torre o FSS? A

OPCION A: Fijar el altímetro a 29.92 pulg. de Hg y leer la altitud indicada.

OPCION B: Ajustar el altímetro de acuerdo con el valor prestablecido vigente de una estación ubicada dentro de 100 millas y corregir dicha altitud indicada según la temperatura local.

OPCION C: Utilizar su computadora y corregir la temperatura de elevación del campo.

PREG20241104020 COD-PREG 4479 ¿Qué altitud se indica cuando se ha seleccionado el 2 altímetro a 29.92" de Hg? B

OPCION A: De densidad.

OPCION B: De presión.

OPCION C: La estándar.

PREG20241104020 COD-PREG 4480 Si sale de un aeropuerto donde no puede obtener un 3 valor prestablecido del altímetro, debe establecer su altímetro en un valor de: C

OPCION A: 29.92" de Hg

OPCION B: acuerdo a la presión barométrica vigente del aeropuerto, en caso de conocerla.

OPCION C: acuerdo a la elevación del aeropuerto.

PREG20241104020 COD-PREG 4481 En ruta a FL290, seleccionó correctamente el 4 altímetro, pero, durante el descenso, no lo reseteó al valor prestablecido local del altímetro de 30.26 pulg. de Hg. ¿Cuál es la indicación aproximada en el aterrizaje si la elevación del campo es 134 pies y el altímetro funciona adecuadamente? C

OPCION A: 100 pies MSL.

OPCION B: 474 pies MSL.

OPCION C: 206 pies por debajo de MSL.

PREG20241104020 COD-PREG 4482 ¿Cómo suele un piloto obtener la fijación vigente 5 del altímetro en un vuelo IFR en el espacio aéreo de Clase E por debajo de 18,000 pies? C

OPCION A: El piloto debe contactar a la estación CORPAC como mínimo cada 100 millas náuticas y solicitar la fijación del altímetro.

OPCION B: Las estaciones CORPAC a lo largo de toda la ruta emiten la información meteorológica a los 15 minutos pasados la hora.

OPCION C: El ATC informa periódicamente al piloto sobre la fijación correcta del altímetro.

PREG20241104020 COD-PREG 4721 ¿Qué efecto tendrá un cambio en la dirección del viento al mantener una senda de planeo de 3° a una velocidad aérea verdadera y constante? B

OPCION A: Al reducirse la velocidad en el terreno, se debe incrementar el régimen de descenso.

OPCION B: Al incrementarse la velocidad en el terreno, se debe incrementar el régimen de descenso.

OPCION C: El régimen de descenso debe ser constante para permanecer en la senda de planeo.

PREG20241104020 COD-PREG 4745 El régimen de descenso necesario para permanecer en la senda de planeo de ILS: C

OPCION A: debe ser mayor si se reduce la velocidad en el terreno.

OPCION B: permanece constante si la velocidad aérea permanece constante.

OPCION C: debe ser menor si se reduce la velocidad en el terreno.

PREG20241104020 COD-PREG 4748 Para permanecer en la senda de planeo del ILS, el régimen de descenso debe ser: C

OPCION A: menor si se incrementa la velocidad aérea indicada.

OPCION B: menor si se incrementa la velocidad sobre el terreno.

OPCION C: mayor si se incrementa la velocidad sobre el terreno.H209

PREG20241104020 COD-PREG 4752 El régimen de descenso en la senda de planeo depende de la: C

OPCION A: velocidad aérea verdadera.

OPCION B: velocidad aérea calibrada.

OPCION C: velocidad en el terreno.

PREG20241104021 COD-PREG 4756 La senda de planeo y el localizador están centrados, pero la velocidad aérea es demasiado rápida. ¿Qué debe ajustarse primero? B

OPCION A: Cabeceo y potencia.

OPCION B: Sólo potencia.

OPCION C: Sólo cabeceo.

PREG20241104021 COD-PREG 4772 Durante una aproximación por radar de precisión o ILS, el régimen de descenso necesario para permanecer en la senda de planeo: B

OPCION A: permanece igual sin importar la velocidad en el terreno.

OPCION B: será mayor al incrementarse la velocidad en el terreno.

OPCION C: será menor al incrementarse la velocidad en el terreno.

PREG20241104021 2	COD-PREG 4820 Como regla, se debe efectuar las correcciones de altitud menores a 100 pies empleando un:	B
OPCION A:	ancho de barra completa en el indicador de posición.	
OPCION B:	ancho de media barra en el indicador de posición.	
OPCION C:	ancho de dos barras en el indicador de posición.	
PREG20241104021 3	COD-PREG 4833.1 ¿Qué se debe hacer para mantener vuelo nivelado al reducirse la velocidad aérea en un viraje?	A
OPCION A:	Reducir el ángulo de banqueo y/o incrementar el ángulo de ataque.	
OPCION B:	Incrementar el ángulo de banqueo y/o reducir el ángulo de ataque.	
OPCION C:	Incrementar el ángulo de ataque.	
PREG20241104021 4	COD-PREG 4821 ¿Qué indicación de velocidad aérea indicada se puede esperar si están bloqueados tanto la toma de aire de impacto como el agujero de drenaje del sistema pitot?	A
OPCION A:	Ninguna variación de la velocidad aérea indicada en vuelo nivelado incluso si	
OPCION B:	Reducción en la velocidad aérea indicada durante el ascenso.	
OPCION C:	Velocidad aérea indicada constante durante un descenso.	
PREG20241104021 5	COD-PREG 4830 Si están bloqueados la entrada de aire de impacto y el agujero de drenaje del sistema pitot, ¿qué reacción debe observar en el indicador de velocidad aérea al aplicar potencia e iniciarse un ascenso hacia condiciones severas de congelamiento?	C
OPCION A:	La velocidad aérea indicada mostraría una reducción continua al ascender.	
OPCION B:	La velocidad aérea caería a cero y se quedaría ahí.	
OPCION C:	No habría variaciones hasta establecerse un régimen de ascenso real; luego se incrementaría la velocidad aérea indicada.	
PREG20241104021 6	COD-PREG 4831 ALL ¿Qué indicación se debe observar en un coordinador de viraje durante un viraje hacia la izquierda mientras se efectúa el rodaje?	B
OPCION A:	El avión en miniatura indica un viraje hacia la izquierda y la bola permanece en el centro.	
OPCION B:	El avión en miniatura indica un viraje hacia la izquierda y la bola se mueve hacia la derecha.	
OPCION C:	Tanto el avión en miniatura como la bola permanecen en el centro.	
PREG20241104021 7	COD-PREG 4834 En el chequeo que se realiza en el rodaje, la brújula magnética debería:	C
OPCION A:	oscilar en dirección opuesta al viraje cuando se efectúa el viraje desde el norte.	
OPCION B:	mostrar la misma cantidad de grados de inclinación que la latitud.	
OPCION C:	oscilar libremente e indicar rumbos conocidos.	

PREG202411040218	COD-PREG 4835 ¿Qué condición durante el taxeo señala que un indicador de posición no es confiable?	A
OPCION A:	La barra del horizonte se inclina más de 5° al hacer los virajes de rodaje.	
OPCION B:	La barra del horizonte vibra durante el calentamiento.	
OPCION C:	La barra del horizonte no se alinea por sí misma con el avión en miniatura tras el calentamiento.	
PREG202411040219	COD-PREG 4839 ¿Qué muestra directamente la aeronave en miniatura del coordinador de viraje?	A
OPCION A:	Régimen de alabeo y régimen de viraje.	
OPCION B:	Ángulo de banqueo y régimen de viraje.	
OPCION C:	Ángulo de banqueo.	
PREG202411040220	COD-PREG 4840 ¿Cuál es la secuencia correcta en la cual se utiliza las tres pericias del vuelo instrumental?	C
OPCION A:	Control de la aeronave, chequeo cruzado e interpretación de instrumentos.	
OPCION B:	Interpretación de instrumentos, chequeo cruzado y control de la aeronave.	
OPCION C:	Chequeo cruzado, interpretación de instrumentos y control de la aeronave	
PREG202411040221	COD-PREG 4842 ¿De qué chequeo de prevuelo debe ser objeto el indicador de posición como preparación para un vuelo IFR?	C
OPCION A:	La barra del horizonte no vibra durante el calentamiento.	
OPCION B:	El avión en miniatura no se erecta y se estabiliza en 5 minutos.	
OPCION C:	La barra del horizonte debe alinearse y establecerse en 5 minutos.	
PREG202411040222	COD-PREG 4843 El régimen de viraje a cualquier velocidad aérea depende:	A
OPCION A:	del componente de sustentación horizontal.	
OPCION B:	del componente de sustentación vertical.	
OPCION C:	de la fuerza centrífuga.	
PREG202411040223	COD-PREG 4844 Durante una patinada a la derecha, ¿cuál es la relación entre el componente de sustentación, la fuerza centrífuga y el factor de carga?	B
OPCION A:	La fuerza centrífuga es menor que la sustentación horizontal y el factor de carga es mayor.	
OPCION B:	La fuerza centrífuga es mayor que la sustentación horizontal y el factor de carga es mayor.	
OPCION C:	La fuerza centrífuga y la sustentación horizontal son iguales y el factor de carga es menor.	

PREG20241104022 4	COD-PREG 4847 ¿Qué indicaciones muestra la aeronave en miniatura de un coordinador de viraje?	A
OPCION A:	Régimen de alabeo y régimen de viraje.	
OPCION B:	Indicación directa de ángulo de banqueo y actitud de cabeceo.	
OPCION C:	Indicación indirecta de ángulo de banqueo y actitud de cabeceo.	
PREG20241104022 5	COD-PREG 4854 ¿Qué indicación debe observar un piloto si están bloqueados la entrada de aire de impacto y el agujero de drenaje del indicador de velocidad aérea?	A
OPCION A:	El indicador de velocidad aérea reacciona como un altímetro.	
OPCION B:	El indicador de velocidad aérea muestra una reducción con un incremento de altitud.	
OPCION C:	No ocurre ninguna variación en el indicador de velocidad aérea durante los ascensos o descensos.	
PREG20241104022 6	COD-PREG 4855 ¿Cuáles son las tres pericias fundamentales del vuelo instrumental de actitud?	B
OPCION A:	Interpretación de los instrumentos, aplicación de compensación y control de la aeronave.	
OPCION B:	Chequeo cruzado, interpretación de los instrumentos y control de la aeronave.	
OPCION C:	Chequeo cruzado, énfasis y control de la aeronave.	
PREG20241104022 7	COD-PREG 4856 ¿Qué indicación presenta la aeronave en miniatura del coordinador de viraje?	A
OPCION A:	Indicación indirecta de la actitud de banqueo.	
OPCION B:	Indicación directa de la actitud de banqueo y la calidad del viraje.	
OPCION C:	La calidad del viraje.	
PREG20241104022 8	COD-PREG 4857 ¿Qué indicación de posición (durante la operación normal de un indicador de posición accionado por vacío) debe observar al salir de un viraje derrapado de 180° hacia un vuelo coordinado recto y a nivel?	C
OPCION A:	Una indicación de vuelo coordinado recto y a nivel.	
OPCION B:	Una indicación de nariz alta a vuelo a nivel.	
OPCION C:	El avión en miniatura muestra un viraje en la dirección opuesta al derrape.	
PREG20241104022 9	COD-PREG 4859 ¿Cuál es la tercera pericia fundamental en el vuelo instrumental de posición?	C
OPCION A:	Chequeo cruzado de instrumentos.	
OPCION B:	Control de potencia.	
OPCION C:	Control de la aeronave.	

PREG20241104023 COD-PREG 4860 Durante virajes coordinados normales, ¿qué error debido a precesión debe observar al salir a un vuelo recto y nivelado desde un viraje escarpado de 180° hacia la derecha? B

OPCION A: Una indicación de vuelo coordinado recto y nivelado.

OPCION B: La aeronave en miniatura mostraría una indicación de ligero viraje hacia la izquierda.

OPCION C: La aeronave en miniatura mostraría un ligero descenso y una actitud de alas niveladas.

PREG20241104023 COD-PREG 4862 ¿Cuál es la primera pericia fundamental en el vuelo instrumental de actitud? B

OPCION A: Control de la aeronave.

OPCION B: Chequeo cruzado de los instrumentos.

OPCION C: Interpretación de los instrumentos.

PREG20241104023 COD-PREG 4867 Al recuperarse de una actitud de vuelo inusual sin la ayuda del indicador de actitud, se alcanza prácticamente la actitud de cabeceo nivelado si: A

OPCION A: la velocidad aérea y el altímetro detienen su movimiento y el VSI presenta una tendencia en dirección contraria.

OPCION B: la velocidad aérea llega a velocidad de crucero, el altímetro presenta una tendencia en dirección contraria y la velocidad vertical detiene su movimiento.

OPCION C: el altímetro y la velocidad vertical presentan una tendencia en dirección contraria y la velocidad aérea detiene su movimiento.

PREG20241104023 COD-PREG 4868 ¿Cuál es la relación entre la fuerza centrífuga y el componente de sustentación horizontal en un viraje coordinado? B

OPCION A: La sustentación horizontal excede la fuerza centrífuga.

OPCION B: La sustentación horizontal y la fuerza centrífuga son iguales.

OPCION C: La fuerza centrífuga excede la sustentación horizontal.

PREG20241104023 COD-PREG 4869 ¿Qué instrumentos (además del indicador de actitud) son de cabeceo? C

OPCION A: Altímetro y velocidad aérea solamente.

OPCION B: Altímetro y VSI solamente.

OPCION C: Altímetro, indicador de velocidad aérea e indicador de velocidad vertical.

PREG20241104023 COD-PREG 4876 ¿Qué instrumentos se debe utilizar para efectuar una corrección en el cabeceo al desviarse de su altitud asignada? C

OPCION A: Altímetro y VSI.

OPCION B: Medidor de la presión de manifold y VSI.

OPCION C: Indicador de actitud, altímetro y VSI.

PREG20241104023 COD-PREG 4879 ¿Cuál sería la indicación en el VSI durante un 6 ingreso a un descenso efectivo de 500 pies por minuto desde vuelo nivelado si están congelados los orificios estáticos? C

OPCION A: La indicación sería en oposición al régimen efectivo de descenso (ascenso de 500 pies por minuto).

OPCION B: La indicación inicial sería un ascenso, luego, descenso a un régimen mayor a 500 pies por minuto.

OPCION C: El puntero del VSI permanecería en cero sin importar el régimen efectivo de descenso.

PREG20241104023 COD-PREG 4880 ¿Cómo debe realizar el prevuelo del altímetro antes 7 de un vuelo IFR? C

OPCION A: Fijar el altímetro a la temperatura vigente. Con la temperatura vigente y la indicación del altímetro, determinar la altitud calibrada para compararla con la elevación del campo.

OPCION B: Fijar el altímetro primero a 29.92" de Hg y luego a la fijación vigente del altímetro. La variación de altitud debe corresponder a la variación de fijación.

OPCION C: Fijar el altímetro a la fijación vigente del altímetro. La indicación debe estar dentro de 75 pies de la elevación real de precisión aceptable.

PREG20241104023 Antes de arrancar un motor, debe verificar el indicador de viraje y 8 derrape para determinar si la: B

OPCION A: indicación de la aguja corresponde correctamente al ángulo de las alas o rotores con el horizonte.

OPCION B: aguja está aproximadamente al centro y el tubo está lleno de fluido.

OPCION C: bola se mueve libremente desde un extremo del tubo al otro al oscilar la aeronave.

PREG20241104023 COD-PREG 4883 ¿Qué indicación debe observar en el indicador de 9 viraje y derrape en un rodaje? A

OPCION A: La bola se mueve libremente en dirección opuesta al viraje; la aguja se desvía hacia la dirección del viraje.

OPCION B: La aguja se desvía hacia la dirección del viraje, pero la bola permanece al centro.

OPCION C: La bola se desvía en dirección opuesta al viraje, pero la aguja permanece al centro.

PREG20241104024 COD-PREG 4884 ¿Qué instrumento indica la calidad de un viraje? 0 C

OPCION A: El indicador de actitud.

OPCION B: El indicador de rumbo o la brújula magnética.

OPCION C: La bola del coordinador de viraje.

PREG20241104024 COD-PREG 4885 ¿Qué chequeo de prevuelo se debe efectuar en un 1 indicador de rumbo accionado por vacío como preparación para un vuelo IFR? A

- OPCION A:** Tras 5 minutos, ajustar el indicador con el rumbo magnético de la aeronave y verificar si se produce el alineamiento correcto tras los virajes de rodaje.
- OPCION B:** Tras 5 minutos, comprobar que la carátula del indicador de rumbo se alinee sola con el rumbo magnético de la aeronave.
- OPCION C:** Determinar que el indicador de rumbo no tenga una precesión mayor a 2° en 5 minutos de operación en la superficie.

- PREG20241104024 COD-PREG 4888 ¿En qué rumbos tiene el compás magnético la lectura más exacta durante un viraje a nivel de 360° con un banqueo de aproximadamente 15°? B
- OPCION A:** De 135° a 225°.
- OPCION B:** 90° y 270°.
- OPCION C:** 180° y 0°.

- PREG20241104024 COD-PREG 4889 ¿Qué origina el error de viraje al norte en una brújula magnética? C
- OPCION A:** La fuerza coriolis en las latitudes intermedias.
- OPCION B:** La fuerza centrífuga que actúa sobre la carátula de la brújula.
- OPCION C:** La característica de inclinación magnética.

- PREG20241104024 COD-PREG 4895 ¿Cuánto tardaría para virar a 360° si se mantiene un viraje de medio régimen estándar? C
- OPCION A:** 1 minuto.
- OPCION B:** 2 minutos.
- OPCION C:** 4 minutos.

- PREG20241104024 COD-PREG 4896 ¿Cuánto tardaría para virar a 180° si se mantiene un viraje de régimen estándar? A
- OPCION A:** 1 minuto.
- OPCION B:** 2 minutos.
- OPCION C:** 4 minutos.

- PREG20241104024 COD-PREG 4897 ¿Cuánto se necesitaría para virar a la derecha desde un rumbo de 090° hasta un rumbo de 180° si se mantiene un viraje de medio régimen estándar? B
- OPCION A:** 30 segundos.
- OPCION B:** 1 minuto.
- OPCION C:** 1 minuto 30 segundos.

- PREG20241104024 COD-PREG 4898 Durante un viraje nivelado de banqueo constante, ¿qué efecto tendría un incremento de velocidad aérea sobre el régimen y radio del viraje? C
- OPCION A:** Se incrementaría el régimen de viraje. Se incrementaría el radio del viraje.

OPCION B: Se reduciría el régimen de viraje. Se reduciría el radio del viraje.
OPCION C: Se reduciría el régimen de viraje. Se incrementaría el radio del viraje.

PREG20241104024 8 COD-PREG 4899 Las tres condiciones que determinan la actitud de cabeceo necesaria para mantener vuelo nivelado son: A

OPCION A: velocidad aérea, densidad del aire y peso de la aeronave.
OPCION B: trayectoria de vuelo, velocidad del viento y ángulo de ataque.
OPCION C: viento relativo, altitud por presión y componente de sustentación vertical.

PREG20241104024 9 COD-PREG 4900 Por lo general, la máxima cantidad de errores de indicación tanto de cabeceo como de banqueo en un indicador de posición se suscita cuando la aeronave sale de un: A

OPCION A: viraje de 180°.
OPCION B: viraje de 270°.
OPCION C: viraje de 360°.

PREG20241104025 0 COD-PREG 4901 Si se realiza un viraje escarpado de 180° hacia la derecha y la aeronave sale del viraje hacia un vuelo recto y nivelado por referencia visual, el avión en miniatura: A

OPCION A: indicará un ligero ascenso y un viraje hacia la izquierda.
OPCION B: indicará un ligero ascenso y un viraje hacia la derecha.
OPCION C: indicará un ligero deslizamiento y un ascenso hacia la derecha.

PREG20241104025 1 COD-PREG 4902 Una característica de la cual depende el funcionamiento apropiado del giróscopo en la operación es la: B

OPCION A: capacidad para resistir la precesión de 90° con respecto a cualquier tipo de fuerza aplicada.
OPCION B: resistencia a la deflexión de la rueda o disco giratorios.
OPCION C: fuerza de deflexión desarrollada a partir de la velocidad angular de la rueda giratoria.

PREG20241104025 2 COD-PREG 4903 ¿Cuánto tiempo se requiere para virar hacia la derecha desde un rumbo de 090° hacia uno de 270° si se mantiene un viraje de régimen estándar? A

OPCION A: 1 minuto.
OPCION B: 2 minutos.
OPCION C: 3 minutos.

PREG20241104025 3 COD-PREG 4905 ¿Cuánto demoraría virar 135° si se mantiene un viraje de medio régimen estándar? C

OPCION A: 1 minuto.
OPCION B: 1 minuto 20 segundos.
OPCION C: 1 minuto 30 segundos.

PREG20241104025 COD-PREG 4906 ¿Aproximadamente qué porcentaje de la velocidad vertical indicada se debe utilizar para determinar la cantidad de pies para adelantar la nivelada desde un ascenso hasta una altitud específica? A

OPCION A: 10%.

OPCION B: 20%.

OPCION C: 25%.

PREG20241104025 COD-PREG 4907 Para nivelar desde un descenso hasta una altitud específica, el piloto debe adelantar aproximadamente A

OPCION A: 10% de la velocidad vertical.

OPCION B: 30% de la velocidad vertical.

OPCION C: 50% de la velocidad vertical.

PREG20241104025 COD-PREG 4908 ¿Qué debería suceder si, en vuelo nivelado, es necesario usar una fuente alterna de presión estática que descarga hacia dentro del avión? C

OPCION A: El altímetro tiene una lectura más baja que la normal.

OPCION B: La velocidad vertical muestra en forma momentánea un descenso.

OPCION C: La velocidad vertical muestra en forma momentánea un ascenso.

PREG20241104025 COD-PREG 4909 ¿Cuáles de los siguientes instrumentos se verían afectados si durante el vuelo el hielo obstruye el tubo pitot? A

OPCION A: Sólo el indicador de velocidad aérea.

OPCION B: El indicador de velocidad aérea y el altímetro.

OPCION C: El indicador de velocidad aérea, el altímetro y el Indicador de Velocidad Vertical.

PREG20241104025 COD-PREG 4910 Todos los pilotos deben usar la fijación del altímetro local en un área específica, principalmente para lograr: B

OPCION A: la cancelación del error de altímetro debido a temperaturas no estándar en lo alto.

OPCION B: mejor separación vertical de las aeronaves.

OPCION C: espacio libre de terreno más exacto en las áreas montañosas.

PREG20241104025 COD-PREG 4911 A una altitud de 6,500 pies MSL, la fijación vigente del altímetro es 30.42 pulg. de Hg. La altitud de presión será aproximadamente de: B

OPCION A: 7,500 pies.

OPCION B: 6,000 pies.

OPCION C: 6,500 pies.

PREG20241104026 COD-PREG 4912 La altitud de presión en una ubicación determinada aparece en el altímetro tras haber seleccionado: B

OPCION A: la elevación del campo.

OPCION B: 29.92" de Hg.

OPCION C: el valor preestablecido vigente del altímetro.

PREG20241104026 COD-PREG 4913 Si se incrementa la temperatura de aire externo en un vuelo a potencia y altitud indicada constantes, la velocidad aérea verdadera se: C

OPCION A: reduce y se incrementa la altitud verdadera.

OPCION B: incrementa y se reduce la altitud verdadera.

OPCION C: incrementa al igual que la altitud verdadera.

PREG20241104026 COD-PREG 4914 Se puede incrementar el régimen de viraje y reducir el radio del viraje: B

OPCION A: reduciendo la velocidad aérea y haciendo un banqueo plano.

OPCION B: reduciendo la velocidad aérea e incrementando el banqueo.

OPCION C: incrementando la velocidad aérea e incrementando el banqueo.

PREG20241104026 COD-PREG 4915 El motivo principal por el cual tiene que incrementarse el ángulo de ataque (para mantener altitud constante durante un viraje coordinado) se debe a que: B

OPCION A: el empuje actúa en dirección diferente, originando una reducción de la velocidad aérea y pérdida de la sustentación.

OPCION B: se reduce el componente vertical de la sustentación como resultado del banqueo.

OPCION C: el uso de los alerones incrementa la resistencia al avance.

PREG20241104026 COD-PREG 4918 Al acelerar el avión, algunos indicadores de actitud precesan e indican incorrectamente un: A

OPCION A: ascenso.

OPCION B: descenso.

OPCION C: viraje hacia la derecha.

PREG20241104026 COD-PREG 4919 Al reducir la velocidad de un avión, algunos indicadores de actitud precesan e indican incorrectamente un: C

OPCION A: viraje hacia la izquierda.

OPCION B: ascenso.

OPCION C: descenso.

PREG20241104026 COD-PREG 4920 Para mantener vuelo nivelado a empuje constante, ¿qué instrumento sería el menos apropiado para determinar la necesidad de variación en el cabeceo? C

OPCION A: Altímetro.

OPCION B: VSI.

OPCION C: Indicador de actitud.

PREG20241104026 7	COD-PREG 4921 Durante un viraje coordinado, el desplazamiento de un coordinador de viraje:	C
OPCION A:	indica el ángulo de banqueo.	
OPCION B:	permanece constante en un banqueo determinado sin importar la velocidad aérea.	
OPCION C:	se incrementa al ser mayor el ángulo de banqueo.	
PREG20241104026 8	COD-PREG 4922 El valor preestablecido del altímetro es el valor al cual se selecciona la escala del altímetro de presión de modo que el primero indique:	B
OPCION A:	altitud de presión a nivel del mar.	
OPCION B:	altitud verdadera a la elevación del campo.	
OPCION C:	altitud de presión a la elevación del campo.	
PREG20241104026 9	COD-PREG 4923 La altitud de presión es la lectura de su altímetro cuando se regula el instrumento para que indique la altura por encima:	B
OPCION A:	del nivel del mar.	
OPCION B:	del plano de referencia estándar.	
OPCION C:	del nivel sobre el terreno.	