

TEMA: 0017 HAB. DE INSTRUMENTOS - (03) INSTRUMENTOS
DE VUELO

COD_PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20073174 (4110)	¿Cuál de los siguientes define el tipo de altitud empleado al mantener FL210?	B
OPCION A:	Indicada.	
OPCION B:	De presión.	
OPCION C:	Calibrada.	
OPCION D:		
PREG20073175 (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
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.	
OPCION D:		
PREG20073176 (4267)	Fig. 27 y 28 ¿Qué CAS se debe utilizar para mantener la TAS registrada en la altitud de vuelo planificada si la OAT es -5°C?	B
OPCION A:	134 KCAS.	
OPCION B:	139 KCAS.	
OPCION C:	142 KCAS.	
OPCION D:		
PREG20073177 (4278)	Fig. 32 ¿Qué CAS se debe utilizar para mantener la TAS registrada en la altitud de vuelo planificada si la OAT es +8°C?	B
OPCION A:	154 KCAS.	
OPCION B:	157 KCAS.	
OPCION C:	163 KCAS.	
OPCION D:		
PREG20073168 (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
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.	
OPCION D:		
PREG20073169 (4089)	¿Bajo qué condiciones tienen el mismo valor la altitud de presión y la altitud de densidad?	A

-
- 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.
OPCION D:
-

PREG20073170 (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.
OPCION D:
-

PREG20073171 (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.
OPCION D:
-

PREG20073172 (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.
OPCION D:
-

PREG20073173 (4109) ¿Bajo qué condición es la altitud verdadera menor que la altitud indicada con un valor prestablecido 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.
OPCION D:
-

PREG20073178 (4289) Fig. 38 ¿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.
OPCION D:
-

PREG20073179 (4301) Fig. 44 ¿Qué CAS se debe utilizar para mantener la TAS registrada en la altitud de vuelo planificada si la OAT es +5°C? A

-
- OPCION A:** 147 KCAS.
OPCION B: 150 KCAS.
OPCION C: 154 KCAS.
OPCION D:
-

PREG20073180 Fig. 69 A
(4345) ¿Qué CAS se debe utilizar para mantener la TAS registrada si la OAT es +05°C?

- OPCION A:** 119 KCAS.
OPCION B: 124 KCAS.
OPCION C: 126 KCAS.
OPCION D:
-

PREG20073181 Fig. 74 B
(4359) ¿Qué CAS se debe utilizar para mantener la TAS registrada en la altitud de vuelo planificada si la OAT es +5°C? (Ver Fig. 74)

- OPCION A:** 129 KCAS.
OPCION B: 133 KCAS.
OPCION C: 139 KCAS.
OPCION D:
-

PREG20073182 ¿Cómo debe realizar el prevuelo del altímetro antes de un vuelo IFR? C
(4402)

- 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.
OPCION D:
-

PREG20073183 ¿Cuál es el procedimiento para seleccionar el valor del altímetro si se le ha asignado una altitud IFR de 18,000 pies o más en un vuelo directo fuera de las aerovías? C
(4444)

- OPCION A:** Antes del despegue, establecer un valor de 29.92" de Hg en el altímetro.
OPCION B: Establecer el valor prestablecido local del altímetro hasta llegar a la altitud asignada, luego establecer un valor de 29.92" de Hg.
OPCION C: Establecer el valor prestablecido reportado vigente del altímetro para el climbout y un valor de 29.92" de Hg al llegar a 18,000 pies.
OPCION D:
-

PREG20073184 En ruta a FL290, se selecciona correctamente el valor del altímetro; sin embargo, durante el descenso no se resetea al valor prestablecido 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? C
(4445)

-
- OPCION A:** 715 pies.
OPCION B: 1,300 pies.
OPCION C: A nivel del mar.
OPCION D:
-

- PREG20073185 (4446) Al volar a FL250, oye que el ATC le da una fijación de altímetro de 28.92" de Hg en su área. ¿A qué altitud de presión está volando? B
- OPCION A:** 24,000 pies.
OPCION B: 25,000 pies.
OPCION C: 26,000 pies.
OPCION D:
-

- PREG20073186 (4477) ¿Cómo puede obtener la altitud de presión en vuelos 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.
OPCION D:
-

- PREG20073187 (4478) ¿Cómo puede determinar la altitud de presión en un 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 al valor preestablecido 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.
OPCION D:
-

- PREG20073188 (4479) ¿Qué altitud se indica cuando se ha seleccionado el altímetro a 29.92" de Hg? B
- OPCION A:** De densidad.
OPCION B: De presión.
OPCION C: La estándar.
OPCION D:
-

- PREG20073189 (4480) Si sale de un aeropuerto donde no puede obtener un valor preestablecido 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, ne caso de conocerla.
OPCION C: acuerdo a la elevación del aeropuerto.
OPCION D:
-

PREG20073190 (4481)	En ruta a FL290, seleccionó correctamente el altímetro, pero, durante el descenso, no lo reseteó al valor preestablecido 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.	
OPCION D:		

PREG20073191 (4482)	¿Cómo suele un piloto obtener la fijación vigente 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.	
OPCION D:		

PREG20073192 (4483)	Fig. 83 ¿Qué altímetro indica 12,000 pies?	C
OPCION A:	2.	
OPCION B:	3.	
OPCION C:	4.	
OPCION D:		

PREG20073193 (4484)	Fig. 84 ¿Qué altímetro indica 8,000 pies?	B
OPCION A:	1.	
OPCION B:	2.	
OPCION C:	3.	
OPCION D:		

PREG20073194 (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.	
OPCION D:		

PREG20073195 (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.
OPCION D:

PREG20073196 (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.
OPCION D:

PREG20073197 (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.
OPCION D:

PREG20073198 (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.
OPCION D:

PREG20073199 (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.
OPCION D:

PREG20073200 (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.
OPCION D:

PREG20073207 (4832) El indicador giroscópico de rumbo está inoperativo. ¿Cuál es el instrumento de banco primario en un vuelo recto y nivelado sin aceleración? A

OPCION A: Compás magnético.
OPCION B: Indicador de posición.
OPCION C: Avión en miniatura del coordinador de viraje.
OPCION D:

PREG20073208 (4833)	ASA 2007: 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.	
OPCION D:		

PREG20073201 (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 realiza variaciones importantes en la potencia.	
OPCION B:	Reducción en la velocidad aérea indicada durante el ascenso.	
OPCION C:	Velocidad aérea indicada constante durante un descenso.	
OPCION D:		

PREG20073202 (4827)	Fig. 143 El rumbo de una brújula de indicación remota es 120° y la brújula magnética indica 110°. ¿Qué se debe hacer para alinear correctamente al indicador de rumbo con la brújula magnética?	C
OPCION A:	Seleccionar el modo de giróscopo libre y oprimir el botón de accionamiento de rumbo a la izquierda.	
OPCION B:	Seleccionar el modo de giróscopo esclavo y oprimir el botón de accionamiento de rumbo a la derecha.	
OPCION C:	Seleccionar el modo de giróscopo libre y oprimir el botón de accionamiento de rumbo a la derecha.	
OPCION D:		

PREG20073203 (4828)	Fig. 143 Cuando el sistema está en modo de giróscopo libre, al oprimir el botón de accionamiento manual de rumbo a la derecha, girará la carátula de la brújula de indicación remota hacia la	A
OPCION A:	derecha para eliminar el error a la izquierda de la carátula de la brújula.	
OPCION B:	derecha para eliminar el error a la derecha de la carátula de la brújula.	
OPCION C:	izquierda para eliminar el error a la izquierda de la carátula de la brújula.	
OPCION D:		

PREG20073204 (4829)	Fig. 143 El rumbo de una brújula de indicación remota es 5° hacia la izquierda del deseado. ¿Qué se debe hacer para mover el rumbo deseado bajo la referencia del rumbo?	C
OPCION A:	Seleccionar el modo de giróscopo libre y oprimir el botón de accionamiento de rumbo a la derecha.	
OPCION B:	Seleccionar el modo de giróscopo esclavo y oprimir el botón de accionamiento de rumbo a la derecha.	
OPCION C:	Seleccionar el modo de giróscopo libre y oprimir el botón de accionamiento de rumbo a la izquierda.	

OPCION D:

PREG20073205 (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.

OPCION D:

PREG20073206 (4831) ¿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.

OPCION D:

PREG20073209 (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.

OPCION D:

PREG20073210 (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.

OPCION D:

PREG20073211 (4836) ¿Qué instrumentos se considera como instrumentos de banqueo de soporte durante un ascenso recto y estabilizado a régimen constante? A

OPCION A: Indicador de actitud, indicador de rumbo y medidor de presión de manifold o tacómetro.

OPCION B: Indicador de actitud para cabeceo y banqueo; indicador de velocidad aérea para la potencia.

OPCION C: Velocidad vertical, indicador de actitud y medidor de presión de manifold o tacómetro.

OPCION D:

PREG20073212 (4837)	¿Qué instrumentos son primordiales para el cabreo, banqueo y potencia, respectivamente, al realizar una transición hacia un ascenso de velocidad aérea constante desde un vuelo recto y nivelado?	A
OPCION A:	Indicador de actitud, indicador de curso y manómetro o tacómetro de presión del múltiple.	
OPCION B:	Indicador de posición tanto para el cabeceo como para el banqueo; indicador de velocidad aérea para la potencia.	
OPCION C:	Velocidad vertical, indicador de posición así como presión o tacómetro del múltiple.	
OPCION D:		

PREG20073213 (4838)	¿Cuál es el instrumento primario de banqueo una vez que se establece un viraje de régimen estándar?	B
OPCION A:	Indicador de actitud.	
OPCION B:	Coordinador de viraje.	
OPCION C:	Indicador de rumbo.	
OPCION D:		

PREG20073214 (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.	
OPCION D:		

PREG20073215 (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.	
OPCION D:		

PREG20073216 (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 erectarse y establecerse en 5 minutos.	
OPCION D:		

PREG20073217 (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.	
OPCION D:		

PREG20073218 (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.	
OPCION D:		

PREG20073242 (4871)	¿Qué instrumento suministra la información más relevante (primaria) para el control del cabeceo en vuelo recto y nivelado?	C
OPCION A:	Indicador de actitud.	
OPCION B:	Indicador de velocidad aérea.	
OPCION C:	Altímetro.	
OPCION D:		

PREG20073243 (4872)	¿Qué instrumentos son considerados como de soporte de cabeceo durante la variación de la velocidad aérea en un viraje nivelado?	C
OPCION A:	Indicador de velocidad aérea y VSI.	
OPCION B:	Altímetro e indicador de actitud.	
OPCION C:	Indicador de actitud y VSI.	
OPCION D:		

PREG20073244 (4873)	4873-1 Si un avión se encuentra en una actitud inusual de vuelo y el indicador de actitud ha excedido sus límites, ¿en qué instrumentos se debe confiar para determinar la actitud de cabeceo antes de iniciar la recuperación?	B
OPCION A:	Indicador de viraje y VSI.	
OPCION B:	Velocidad aérea y altímetro.	
OPCION C:	VSI y velocidad aérea para detectar la aproximación a V_{s1} o V_{m0} .	
OPCION D:		

PREG20073245 (4874)	¿Qué instrumento es considerado como primario de la potencia al alcanzar la velocidad aérea el valor deseado durante una variación de ésta en un viraje nivelado?	A
OPCION A:	Indicador de velocidad aérea.	
OPCION B:	Indicador de actitud.	
OPCION C:	Altímetro.	
OPCION D:		

PREG20073219 (4845)	ASA 2007: 4845-1 Al incrementar potencia para ingresar a un régimen de ascenso de 500 pies por minuto en vuelo recto, ¿cuáles son los instrumentos primarios de cabeceo, banqueo y potencia, respectivamente?	A
OPCION A:	Indicador de actitud, indicador de rumbo y medidor de presión de manifold o tacómetro.	

OPCION B: VSI, indicador de actitud e indicador de velocidad aérea.
OPCION C: Indicador de velocidad aérea, indicador de actitud y medidor de presión de manifold o tacómetro.

OPCION D:

PREG20073220 (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.
OPCION D:

PREG20073221 (4848) ¿Cuál es el instrumento primario de cabeceo durante un viraje estabilizado en ascenso a la izquierda a velocidad aérea de crucero? C

OPCION A: Indicador de actitud.
OPCION B: VSI.
OPCION C: Indicador de velocidad aérea.
OPCION D:

PREG20073222 (4850) asa 2007: 4850-1 ¿Cuál es el instrumento primario de cabeceo al establecer un viraje de régimen estándar de altitud constante? A

OPCION A: Altimetro.
OPCION B: VSI.
OPCION C: Indicador de velocidad aérea.
OPCION D:

PREG20073223 (4851) ¿Cuál es el instrumento primario de banqueo estableciéndose un viraje de régimen estándar nivelado? C

OPCION A: Coordinador de viraje.
OPCION B: Indicador de rumbo.
OPCION C: Indicador de actitud.
OPCION D:

PREG20073224 (4853) ¿Qué instrumento(s) es (son) de soporte del banqueo al ingresar a un ascenso de velocidad aérea constante desde vuelo recto y nivelado? B

OPCION A: Indicador de rumbo.
OPCION B: Indicador de actitud y coordinador de viraje.
OPCION C: Coordinador de viraje e indicador de rumbo.
OPCION D:

PREG20073225 (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.

OPCION D:

PREG20073226 (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.

OPCION D:

PREG20073227 (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.

OPCION D:

PREG20073228 (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.

OPCION D:

PREG20073229 (4858) ¿Cuál es el instrumento primario de banqueo al efectuar una transición de vuelo recto y nivelado a viraje de régimen estándar hacia la izquierda? A

OPCION A: Indicador de actitud.

OPCION B: Indicador de rumbo.

OPCION C: Coordinador de viraje (aeronave en miniatura).

OPCION D:

PREG20073230 (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.

OPCION D:

PREG20073231 (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.
- OPCION D:**
-

PREG20073232 (4861) ¿Qué fuerza, durante virajes coordinados, desplaza las aletas pendulares de un indicador de posición accionado por vacío lo cual ocasiona la precesión del giróscopo hacia el interior del viraje? C

- OPCION A:** La aceleración.
- OPCION B:** La desaceleración.
- OPCION C:** La centrífuga.
- OPCION D:**
-

PREG20073233 (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.
- OPCION D:**
-

PREG20073234 (4863) Al reducir la potencia para variar la velocidad aérea de crucero alto a bajo en vuelo nivelado, ¿qué instrumentos son primarios de cabeceo, banqueo y potencia, respectivamente? C

- OPCION A:** Indicador de actitud, indicador de rumbo y medidor de presión de manifold o tacómetro.
- OPCION B:** Altímetro, indicador de actitud e indicador de velocidad aérea.
- OPCION C:** Altímetro, indicador de rumbo y medidor de presión de manifold o tacómetro.
- OPCION D:**
-

PREG20073235 (4864) ¿Qué información presenta un machímetro? A

- OPCION A:** La relación entre la velocidad aérea verdadera de la aeronave y la velocidad del sonido.
- OPCION B:** La relación entre la velocidad aérea indicada y la velocidad del sonido.
- OPCION C:** La relación entre la velocidad aérea equivalente de la aeronave (corregida para efectos de error de instalación) y la velocidad del sonido.
- OPCION D:**
-

PREG20073236 (4865) ¿Qué instrumento suministra la información más relevante (primaria) para el control del banqueo en vuelo recto y nivelado? C

- OPCION A:** Indicador de viraje y derrape.
- OPCION B:** Indicador de actitud.
- OPCION C:** Indicador de rumbo.
- OPCION D:**
-

PREG20073237 (4866)	¿Qué instrumentos son considerados primarios y de soporte de banqueo, respectivamente, al establecer un viraje de régimen estándar nivelado?	B
OPCION A:	Coordinador de viraje e indicador de actitud.	
OPCION B:	Indicador de actitud y coordinador de viraje.	
OPCION C:	Coordinador de viraje e indicador de rumbo.	
OPCION D:		

PREG20073238 (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.	
OPCION D:		

PREG20073239 (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.	
OPCION D:		

PREG20073240 (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.	
OPCION D:		

PREG20073241 (4870)	¿Qué fuerza hace virar al avión?	C
OPCION A:	La presión del timón de dirección o la fuerza alrededor del eje vertical.	
OPCION B:	El componente de sustentación vertical.	
OPCION C:	El componente de sustentación horizontal.	
OPCION D:		

PREG20073246 (4875)	4875-1 ¿Cuál es la secuencia correcta para recuperarse de una actitud inusual de vuelo, en espiral, nariz baja y con incremento de velocidad aérea?	B
OPCION A:	Incrementar la actitud de cabeceo, reducir potencia y nivelar las alas.	
OPCION B:	Reducir potencia, corregir la actitud de banqueo y elevar la nariz a una actitud nivelada.	

OPCION C: Reducir potencia, elevar la nariz a una actitud nivelada y corregir la actitud de banqueo.

OPCION D:

PREG20073247 (4876) ¿Qué instrumentos se debe utilizar para efectuar una corrección en el cabeceo al desviarse de su altitud asignada? C

OPCION A: Altimetro y VSI.

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

OPCION C: Indicador de actitud, altímetro y VSI.

OPCION D:

PREG20073248 (4878) ASA 2007 : 4871-1 B
¿Qué se debe realizar para mantener una altitud constante al incrementar la velocidad aérea en un viraje?

OPCION A: Reducir el ángulo de banqueo.

OPCION B: Incrementar el ángulo de banqueo y/o reducir el ángulo de ataque.

OPCION C: Reducir el ángulo de ataque.

OPCION D:

PREG20073249 (4879) ¿Cuál sería la indicación en el VSI durante un 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.

OPCION D:

PREG20073250 (4880) ¿Cómo debe realizar el prevuelo del altímetro antes 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.

OPCION D:

PREG20073251 (4881) ¿Qué prueba práctica se debe realizar en los instrumentos giroscópicos eléctricos antes de arrancar un motor? C

OPCION A: Verificar que las conexiones eléctricas estén aseguradas al reverso de los instrumentos.

OPCION B: Verificar que la posición del avión en miniatura se encuentre en alas niveladas antes de encender la energía eléctrica.

OPCION C: Encender la energía eléctrica y prestar atención a cualquier tipo de ruidos inusuales o de irregularidad mecánica.

OPCION D:

PREG20073252 (4882) Antes de arrancar un motor, debe verificar el indicador de viraje y 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.

OPCION D:

PREG20073253 (4883) ¿Qué indicación debe observar en el indicador de viraje y derrape en un rodaje? A

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

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

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

OPCION D:

PREG20073254 (4884) ¿Qué instrumento indica la calidad de un viraje? 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.

OPCION D:

PREG20073255 (4885) ¿Qué chequeo de prevuelo se debe efectuar en un 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.

OPCION D:

PREG20073256 (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°.

OPCION D:

PREG20073257 (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.	
OPCION D:		

PREG20073258 (4895)	¿Cuanto 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.	
OPCION D:		

PREG20073259 (4896)	¿Cuanto 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.	
OPCION D:		

PREG20073260 (4897)	¿Cuanto 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.	
OPCION D:		

PREG20073261 (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.	
OPCION D:		

PREG20073262 (4899)	Las tres condiciones que determinan la actitud de cabeceo necesaria para mantener vuelo nivelado son	B
OPCION A:	trayectoria de vuelo, velocidad del viento y ángulo de ataque.	
OPCION B:	velocidad aérea, densidad del aire y peso de la aeronave.	
OPCION C:	viento relativo, altitud por presión y componente de sustentación vertical.	
OPCION D:		

PREG20073263 (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°.
OPCION D:
-

PREG20073264 (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.
OPCION D:
-

PREG20073265 (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.
OPCION D:
-

PREG20073266 (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.
OPCION D:
-

PREG20073267 (4904) ¿Cuánto tiempo sería necesario para virar hacia la izquierda desde un rumbo de 090° a un rumbo de 300° si se mantiene un viraje de régimen estándar? C

- OPCION A:** 30 segundos.
OPCION B: 40 segundos.
OPCION C: 50 segundos.
OPCION D:
-

PREG20073268 (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.
OPCION D:
-

PREG20073269 (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%.
OPCION D:

PREG20073270 (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.
OPCION D:

PREG20073271 (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.
OPCION D:

PREG20073272 (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.
OPCION D:

PREG20073273 (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.
OPCION D:

PREG20073274 (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.
OPCION D:

PREG20073275 (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 prestablecido vigente del altímetro.
OPCION D:

PREG20073276 (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.
OPCION D:

PREG20073277 (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.
OPCION D:

PREG20073278 (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.
OPCION D:

PREG20073279 (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.
OPCION D:

PREG20073280 (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.
OPCION D:

PREG20073281 (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.

OPCION D:

PREG20073282 (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.

OPCION D:

PREG20073283 (4922) El valor prestablecido 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.

OPCION D:

PREG20073284 (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.

OPCION D:

PREG20073285 (4924) Para ingresar a un descenso de velocidad aérea constante desde vuelo crucero nivelado y mantener velocidad aérea de crucero, el piloto debe C

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.

OPCION D:

PREG20073286 (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 B

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.

OPCION D:

PREG20073287 (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 B

-
- OPCION A:** 20 pies.
OPCION B: 50 pies.
OPCION C: 60 pies.
OPCION D:
-

- PREG20073288 (4927) En las recuperadas de actitudes inusuales, se logra el vuelo nivelado cuando C
- 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.
OPCION D:
-

- PREG20073289 (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 C
- 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.
OPCION C: el indicador de actitud muestre la actitud de cabeceo aproximada que corresponde al ascenso de 130 nudos.
OPCION D:
-

- PREG20073293 (4932) Fig. 144 ¿Qué ilustración indica un viraje coordinado? A
- OPCION A:** 3.
OPCION B: 1.
OPCION C: 2.
OPCION D:
-

- PREG20073294 (4933) Fig. 144 ¿Qué ilustración indica un viraje en patinada? B
- OPCION A:** 2.
OPCION B: 1.
OPCION C: 3.
OPCION D:
-

- PREG20073296 (4935) Fig. 144 ¿Qué ilustración indica un viraje en derrape? C
- OPCION A:** 1.
OPCION B: 3.
OPCION C: 2.
OPCION D:
-

PREG20073300 (4940)	Fig. 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.	
OPCION D:		

PREG20073301 (4941)	Fig. 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.	
OPCION D:		

PREG20073290 (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.	
OPCION D:		

PREG20073291 (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
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.	
OPCION D:		

PREG20073292 (4931)	ASA 2007: Fig. 144 ¿Qué cambios se debe realizar en el desplazamiento de control de modo que el "2" origine un viraje coordinado de régimen estándar?	A
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.	
OPCION D:		

PREG20073295 (4934)	Fig. 144 ¿Qué cambios debe realizarse en el desplazamiento de control de modo que la ilustración "1" origine un viraje coordinado de régimen estándar?	B
------------------------	---	---

-
- 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.
OPCION D:
-

PREG20073297 (4936) Fig. 145 B
¿Cuál es la secuencia correcta para recuperarse de una actitud inusual indicada?

- 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.
OPCION D:
-

PREG20073298 (4937) Fig. 146 A
Identificar el sistema que falló y determinar una acción correctiva para que el avión vuelva a vuelo recto y nivelado.

- 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.
OPCION D:
-

PREG20073299 (4938) Fig. 147 B
¿Cuál es la secuencia correcta para recuperarse de una actitud inusual indicada?

- 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.
OPCION D:
-

PREG20073302 (4942) Fig. 151 B
¿Cuál es la actitud de vuelo? Un sistema tiene mal funcionamiento.

- OPCION A:** Viraje en ascenso a la derecha.
OPCION B: Viraje nivelado a la derecha.
OPCION C: Viraje nivelado a la izquierda.
OPCION D:
-

