

TEMA: 0708 PIC Comercial-Cáp.1-Aerodinámica

COD_PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20099738	¿Por qué es necesario incrementar la contrapresión del elevador para mantener altitud en un viraje? Para compensar	A
OPCION A:	la pérdida del componente vertical de sustentación.	
OPCION B:	la pérdida del componente horizontal de sustentación y el incremento en la fuerza centrífuga.	
OPCION C:	la deflexión del timón de dirección y una ligera oposición del alerón en todo el viraje.	
OPCION D:		
PREG20099739	Para mantener altitud en un viraje, se debe incrementar el ángulo de ataque para compensar la reducción en	B
OPCION A:	las fuerzas opuestas al componente resultante de resistencia al avance.	
OPCION B:	el componente vertical de sustentación.	
OPCION C:	el componente horizontal de sustentación.	
OPCION D:		
PREG20099740	La velocidad de pérdida se ve afectada por	A
OPCION A:	peso, el factor de carga y la potencia.	
OPCION B:	factor de carga, el ángulo de ataque y la potencia.	
OPCION C:	ángulo de ataque, el peso y la densidad del aire.	
OPCION D:		
PREG20099741	En comparación con otras formas alares, un ala rectangular posee una tendencia a entrar en pérdida primero en	B
OPCION A:	la punta de ala, teniendo el avance de la pérdida hacia la raíz del ala.	
OPCION B:	la raíz del ala, teniendo el avance de la pérdida hacia la punta del ala.	
OPCION C:	el borde de salida central, teniendo el avance de la pérdida hacia afuera de la raíz y punta de ala.	
OPCION D:		
PREG20099742	Al cambiar el ángulo de ataque de un ala, el piloto puede controlar	A
OPCION A:	la sustentación, la velocidad aérea y la resistencia al avance de la aeronave.	
OPCION B:	la sustentación, la velocidad aérea y el centro de gravedad de la aeronave.	
OPCION C:	la sustentación y la velocidad aérea pero no la resistencia al avance de la aeronave.	
OPCION D:		
PREG20099743	El ángulo de ataque de un ala controla	C
OPCION A:	el ángulo de incidencia del ala.	
OPCION B:	la cantidad de flujo de aire por encima del ala y por debajo de la misma.	
OPCION C:	la distribución de presiones que actúan sobre el ala.	

OPCION D:

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

OPCION A: la misma que a una menor velocidad.

OPCION B: dos veces mayor a una menor velocidad.

OPCION C: cuatro veces mayor a una menor velocidad.

OPCION D:

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

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

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

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

OPCION D:

PREG20099746 En un ala, la fuerza de sustentación actúa en forma perpendicular a cuál de las alternativas a continuación; asimismo, la fuerza de la resistencia actúa en forma paralela a cuál de las siguientes alternativas. B

OPCION A: La línea de cuerda.

OPCION B: La trayectoria de vuelo.

OPCION C: El eje longitudinal.

OPCION D:

PREG20099747 ¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a las fuerzas opuestas que actúan sobre un avión en vuelo recto y nivelado? A

OPCION A: Dichas fuerzas son equivalentes.

OPCION B: El empuje es mayor que la resistencia al avance y el peso y la sustentación son equivalentes.

OPCION C: El empuje es mayor que la resistencia al avance y la sustentación es mayor que el peso.

OPCION D:

PREG20099748 El ángulo de ataque, al cual un perfil alar entra en pérdida, permanece constante sin importar A

OPCION A: el peso, la presión dinámica, el ángulo de banqueo o la actitud de cabeceo.

OPCION B: la presión dinámica pero varía en proporción al peso, al ángulo de banqueo y a la actitud de cabeceo.

OPCION C: el peso y la actitud de cabeceo pero varía en proporción a la presión dinámica y al ángulo de banqueo.

OPCION D:

PREG20099749 En aviones pequeños, la recuperada normal de tirabuzones puede ser difícil si B

-
- OPCION A:** el centro de gravedad está muy hacia atrás y la rotación es alrededor del eje longitudinal.
- OPCION B:** el centro de gravedad está muy hacia atrás y la rotación es alrededor del mismo centro de gravedad.
- OPCION C:** se ingresa a un tirabuzón antes de desarrollarse por completo una pérdida.
- OPCION D:**
-

- PREG20099750 Recuperarse de una pérdida en cualquier avión es más difícil cuando su A
- OPCION A:** centro de gravedad se mueve hacia atrás.
- OPCION B:** centro de gravedad se mueve hacia delante.
- OPCION C:** compensador de elevador es ajustado nariz abajo.
- OPCION D:**
-

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

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

- PREG20099753 ¿Qué acción sería necesaria para mantener altitud si se incrementa la C
velocidad aérea en un viraje nivelado? El ángulo de ataque
- OPCION A:** y el ángulo de banqueo deben ser menores.
- OPCION B:** debe ser mayor o el ángulo de banqueo debe ser menor.
- OPCION C:** debe ser menor o el ángulo de banqueo debe ser mayor.
- OPCION D:**
-

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

- PREG20099755 Un avión entrará en pérdida con A
- OPCION A:** el mismo ángulo de ataque sin importar la posición con relación al horizonte.
- OPCION B:** la misma velocidad aérea sin importar la posición con relación al horizonte.

OPCION C: el mismo ángulo de ataque y posición con relación al horizonte.

OPCION D:

PREG20099756 Figura 3 B
¿Cuánta altitud pierde un avión en una milla si planea a un ángulo de ataque de 10°?

OPCION A: 240 pies.

OPCION B: 480 pies.

OPCION C: 960 pies.

OPCION D:

PREG20099757 Figura 3 C
¿Cuánta altitud pierde un avión en 3 millas de planeo a un ángulo de ataque de 8°?

OPCION A: 440 pies.

OPCION B: 880 pies.

OPCION C: 1,320 pies.

OPCION D:

PREG20099758 Figura 3 C
La relación entre sustentación y resistencia al avance a un ángulo de ataque de 2° es aproximadamente la misma a la relación entre sustentación y resistencia al avance para un

OPCION A: ángulo de ataque de 9.75°.

OPCION B: ángulo de ataque de 10.5°.

OPCION C: ángulo de ataque de 16.5°.

OPCION D:

PREG20099759 Si en el efecto suelo se mantiene el mismo ángulo de ataque que fuera de dicho fenómeno, la sustentación A

OPCION A: será mayor y la resistencia inducida será menor.

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

OPCION C: será mayor y la resistencia inducida también.

OPCION D:

PREG20099760 ¿Cuál performance es característica de vuelo a una máxima relación entre sustentación y resistencia al avance en un avión accionado por hélice? B

OPCION A: Máxima ganancia de altitud sobre una distancia determinada.

OPCION B: Máximo radio de acción y máxima distancia de planeo.

OPCION C: Máximo coeficiente de sustentación y mínimo coeficiente de resistencia al avance.

OPCION D:

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

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

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

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

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

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

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

- PREG20099766 Para generar la misma cantidad de sustentación al incrementarse la altitud, se debe volar un avión a **C**
- OPCION A:** la misma velocidad aérea verdadera sin importar el ángulo de ataque.
OPCION B: una menor velocidad aérea verdadera y mayor ángulo de ataque.
OPCION C: una mayor velocidad aérea verdadera para cualquier ángulo de ataque determinado.
OPCION D:
-

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

PREG20099768	Al incrementar el ángulo de banqueo, el componente vertical de sustentación	A
OPCION A:	es menor y el componente horizontal de sustentación es mayor.	
OPCION B:	es mayor y el componente horizontal de sustentación es menor.	
OPCION C:	es menor y el componente horizontal de sustentación permanece constante.	
OPCION D:		

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

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

PREG20099771	La estabilidad longitudinal implica el movimiento del avión controlado por su	B
OPCION A:	timón de dirección.	
OPCION B:	elevador.	
OPCION C:	alerones.	
OPCION D:		

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

PREG20099773	Si la actitud del avión tiende inicialmente a retornar a su punto original tras presionar el control del elevador hacia adelante y liberarlo, el avión presenta	B
--------------	---	---

-
- OPCION A:** estabilidad dinámica positiva.
OPCION B: estabilidad estática positiva.
OPCION C: estabilidad dinámica neutra.
OPCION D:
-

PREG20099774 Figura 5 B
La línea horizontal punteada desde el punto C hasta el punto E representa al

- OPCION A:** factor de carga extrema.
OPCION B: factor de carga límite positivo.
OPCION C: rango de velocidad aérea para operaciones normales.
OPCION D:
-

PREG20099775 Figura 5 A
La línea vertical desde el punto E hasta el punto F tiene su representación en el indicador de velocidad aérea mediante

- OPCION A:** el límite superior del arco amarillo.
OPCION B: el límite superior del arco verde.
OPCION C: la línea radial azul.
OPCION D:
-

PREG20099776 Una hélice que gira hacia la derecha, vista desde atrás, crea una corriente deslizante en espiral que tiende a hacer girar el avión hacia B

- OPCION A:** la derecha alrededor del eje vertical y hacia la izquierda alrededor del eje longitudinal.
OPCION B: la izquierda alrededor del eje vertical y hacia la derecha alrededor del eje longitudinal.
OPCION C: la izquierda alrededor del eje vertical y hacia la izquierda alrededor del eje longitudinal.
OPCION D:
-

PREG20099777 ¿Qué factor de rango máximo se reduce con un menor peso? B

- OPCION A:** Altitud.
OPCION B: Velocidad aérea.
OPCION C: Ángulo de ataque.
OPCION D:
-

PREG20099778 Elegir la afirmación correcta con respecto al rebufo. B

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

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

- OPCION A:** estando en el aire antes de alcanzar la trayectoria de vuelo del avión a reacción hasta encontrarse en condiciones de virar fuera de su rebufo.
- OPCION B:** manteniendo velocidad adicional en el despegue y el inicio del ascenso.
- OPCION C:** extendiendo la carrera de despegue y no efectuando la rotación hasta encontrarse bastante lejos del punto de rotación del avión a reacción.
- OPCION D:**

PREG20099780 ¿Qué procedimiento debe seguir para evitar el rebufo si un avión grande a reacción cruza su curso de izquierda a derecha a aproximadamente 1 milla hacia adelante y a su altitud? A

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

PREG20099781 ¿En qué punto de la pista debe planear poder elevarse para evitar el posible rebufo proveniente de una aeronave grande a reacción que acaba de aterrizar antes de su despegue? A

- OPCION A:** Pasando el punto donde la aeronave a reacción hace el contacto de aterrizaje.
- OPCION B:** En el punto donde la aeronave a reacción hace el contacto de aterrizaje o justo antes de dicho punto.
- OPCION C:** Aproximadamente a 500 pies antes del punto donde el avión a reacción hizo el impacto de aterrizaje.
- OPCION D:**

PREG20099782 ¿Qué procedimiento debe seguir para evitar el vórtice al aterrizar detrás de un avión grande? A

- OPCION A:** Permanecer por encima de su trayectoria de vuelo de aproximación final toda la ruta hasta el impacto de aterrizaje.
- OPCION B:** Permanecer por debajo de su trayectoria de vuelo de aproximación final y hacia un lado de la misma.
- OPCION C:** Permanecer bien por debajo de su trayectoria de vuelo de aproximación final y aterrizar como mínimo 2,000 pies detrás.
- OPCION D:**

PREG20099715 ¿En cuáles de las siguientes maniobras se puede operar una aeronave si su categoría operacional es calificada como utilitario? B

- OPCION A:** Acrobacia limitada, sin tirabuzones.
- OPCION B:** Acrobacia limitada, con tirabuzones (si fuese aprobado).
- OPCION C:** Cualquier maniobra a excepción de acrobacia o tirabuzones.
- OPCION D:**

PREG20099716 La relación entre toda la carga aérea impuesta sobre el ala y el peso bruto de una aeronave en vuelo es conocida como A

- OPCION A:** factor de carga carga y afecta directamente a la velocidad de pérdida.
- OPCION B:** carga de alargamiento y afecta directamente a la velocidad de pérdida.

OPCION C: factor de carga y no tiene relación con la velocidad de pérdida.

OPCION D:

PREG20099717 El factor de carga es la sustentación generada por las alas de una aeronave en un tiempo determinado A

OPCION A: dividida entre el peso total de la aeronave.

OPCION B: multiplicada por el peso total de la aeronave.

OPCION C: dividida entre el peso básico vacío de la aeronave.

OPCION D:

PREG20099718 Para un ángulo de banqueo determinado, en cualquier avión, el factor de carga impuesto sobre un viraje coordinado de altitud constante A

OPCION A: es constante y se incrementa la velocidad de pérdida.

OPCION B: varía en proporción al régimen de viraje.

OPCION C: es constante y se reduce la velocidad de pérdida.

OPCION D:

PREG20099719 La carga sobre el ala de un avión durante un viraje coordinado nivelado con velocidad constante depende de B

OPCION A: el régimen de viraje.

OPCION B: el ángulo de banqueo.

OPCION C: la velocidad aérea verdadera.

OPCION D:

PREG20099720 Al recuperarse rápido de una picada, los efectos del factor de carga harían que la velocidad de pérdida A

OPCION A: sea mayor.

OPCION B: sea menor.

OPCION C: no varíe.

OPCION D:

PREG20099721 Si una aeronave con un peso bruto de 2,000 libras estuvo sujeta a un banqueo de altitud constante de 60°, la carga total sería B

OPCION A: 3,000 libras.

OPCION B: 4,000 libras.

OPCION C: 12,000 libras.

OPCION D:

PREG20099722 Al mantener un ángulo de banqueo y altitud constantes en un viraje coordinado, un incremento en la velocidad aérea B

OPCION A: reducirá el régimen de viraje resultante ocasionando un factor de carga menor.

OPCION B: reducirá el régimen de viraje sin ocasionar variación alguna en el factor de carga.

OPCION C: incrementará el régimen de viraje sin ocasionar variación alguna en el factor de carga.

OPCION D:

PREG20099723 La definición más apropiada de sustentación en un ala es la A

OPCION A: fuerza que actúa en forma perpendicular al viento relativo.

OPCION B: presión diferencial que actúa en forma perpendicular a la cuerda del ala.

OPCION C: presión reducida generada por un flujo laminar sobre la curvatura superior de un perfil aerodinámico, el cual actúa en forma perpendicular a la curvatura media.

OPCION D:

PREG20099724 Al mantener constante el ángulo de banqueo, si se varía el régimen de viraje, el factor de carga entonces A

OPCION A: permanece constante sin importar la densidad del aire y el vector de sustentación resultante.

OPCION B: varía dependiendo de la velocidad y la densidad del aire siempre y cuando el vector resultante de sustentación varíe en forma proporcional.

OPCION C: varía dependiendo del vector resultante de sustentación.

OPCION D:

PREG20099725 La necesidad de reducir la velocidad de un avión a por debajo de la V_a se debe a los siguientes fenómenos meteorológicos: B

OPCION A: Gran altitud por densidad que incrementa la velocidad de pérdida indicada.

OPCION B: Turbulencia que origina un incremento en la velocidad de pérdida.

OPCION C: Turbulencia que origina un decrecimiento en la velocidad de pérdida.

OPCION D:

PREG20099726 En teoría, si se duplica la velocidad aérea en vuelo nivelado, la resistencia parásita se C

OPCION A: duplica.

OPCION B: reduce a la mitad.

OPCION C: cuadruplica.

OPCION D:

PREG20099727 Al reducirse la velocidad aérea en vuelo nivelado por debajo de dicha velocidad para la relación máxima de sustentación/resistencia al avance, la resistencia total al avance de un avión B

OPCION A: se reduce debido a la menor resistencia parásita.

OPCION B: es mayor debido al incremento de la resistencia inducida.

OPCION C: es mayor debido al incremento de la resistencia parásita.

OPCION D:

PREG20099728 Si se incrementa la velocidad aérea de 90 nudos a 135 nudos durante un viraje nivelado de 60° de banqueo, el factor de carga C

OPCION A: será mayor al igual que la velocidad de pérdida.

- OPCION B:** será menor y se incrementa la velocidad de pérdida.
OPCION C: permanece igual pero se incrementa el radio de viraje.
OPCION D:
-

PREG20099729 Figura 1 A

A la velocidad aérea representada por el punto A, en vuelo estable, el avión

- OPCION A:** tiene su máxima relación entre sustentación y resistencia al avance.
OPCION B: tiene su mínima relación entre sustentación y resistencia al avance.
OPCION C: desarrolla su máximo coeficiente de sustentación.
OPCION D:
-

PREG20099730 Figura 1 B

A una velocidad aérea representada por el punto B, en vuelo estable, el piloto puede esperar que el avión desarrolle

- OPCION A:** la máxima autonomía.
OPCION B: el máximo radio de acción de planeo.
OPCION C: el máximo coeficiente de sustentación.
OPCION D:
-

PREG20099731 ¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a la variación del ángulo de ataque? B

- OPCION A:** Un menor ángulo de ataque incrementa la presión por debajo del ala y reduce la resistencia.
OPCION B: Un mayor ángulo de ataque incrementa la resistencia.
OPCION C: Un mayor ángulo de ataque reduce la presión por debajo del ala e incrementa la resistencia.
OPCION D:
-

PREG20099732 Figura 2 C

Elegir la afirmación correcta con respecto a las velocidades de pérdida.

- OPCION A:** Las pérdidas sin potencia se suscitan a grandes velocidades aéreas con el tren de aterrizaje y los flaps abajo.
OPCION B: En un banqueo de 60°, el avión entra en pérdida a una menor velocidad aérea con el tren de aterrizaje arriba.
OPCION C: Las pérdidas con potencia se suscitan a bajas velocidades aéreas en banqueos más planos.
OPCION D:
-

PREG20099733 Figura 2 A

Elegir la afirmación correcta con respecto a velocidades de pérdida. El avión entra en pérdida

- OPCION A:** en un banqueo de 60° con potencia y tren de aterrizaje y flaps arriba a 10 nudos más que con tren de aterrizaje y flaps abajo.
OPCION B: en un banqueo de 60° sin potencia y flaps arriba a 35 nudos más que en una configuración sin potencia, flaps abajo y alas niveladas.
OPCION C: en una pérdida con potencia y banqueo de 45° a 10 nudos más que en una pérdida con alas niveladas.

OPCION D:

- PREG20099734 ¿Cuál es lo correcto con respecto al uso de flaps en virajes nivelados? B
- OPCION A:** Al bajar los flaps, se incrementa la velocidad de pérdida.
- OPCION B:** Al elevar los flaps, se incrementa la velocidad de pérdida.
- OPCION C:** Al elevar los flaps, se requiere presión adicional hacia adelante sobre el timón de mandos.

OPCION D:

- PREG20099735 Una de las funciones principales de los flaps durante la aproximación y el aterrizaje consiste en B
- OPCION A:** reducir el ángulo de descenso sin incrementar la velocidad aérea.
- OPCION B:** producir la misma cantidad de sustentación a una menor velocidad aérea.
- OPCION C:** reducir la sustentación; logrando por tanto que se realice una aproximación más escarpada que la normal.

OPCION D:

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

OPCION D:

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

OPCION D:
