
PREG20076783	En la mayoría de las aeronaves, el descongelamiento de	C
OPCION A:	el fuselaje debe ser hecho desde la parte inferior hacia arriba para impedir el impacto térmico a las ventanas lo cual puede ocasionar rajaduras o rayaduras.	
OPCION B:	las superficies de la cola debe ser hecho desde el borde de salida hacia adelante con la finalidad de reducir la posibilidad de residuos de hielo o nieve que colmen las bahías y cavidades de balance.	
OPCION C:	las alas debe iniciarse en la punta del ala del borde de ataque, cubriendo hacia adentro y atrás para evitar incrementar la carga de nieve sobre las secciones outboard del ala.	

PREG20076775	¿Qué procedimiento incrementa el tiempo de espera al descongelar/antihelar una aeronave que emplea un proceso de dos etapas?	A
OPCION A:	Fluido Tipo 1 calentado seguido por Fluido Tipo 2 frío.	
OPCION B:	Fluido frío Tipo 2 seguido por fluido caliente Tipo 1.	
OPCION C:	Fluido calentado Tipo 1 o 2 seguido por fluido frío Tipo 1.	

PREG20076781	¿Qué mantiene la normalidad de la temperatura del parabrisas en un sistema de calentamiento eléctrico de parabrisas?	A
OPCION A:	Termistores.	
OPCION B:	Amplificadores electrónicos.	
OPCION C:	Interruptores térmicos de sobrecalentamiento.	

PREG20076774	¿Cuál es una de las desventajas de un proceso de una etapa sobre uno de dos etapas al descongelar/antihelar una aeronave?	C
OPCION A:	Es más complicado.	
OPCION B:	Es mayor el tiempo de espera.	
OPCION C:	Se emplea más fluido con el método de una etapa cuando se debe remover grandes residuos de hielo de las superficies de la aeronave.	

PREG20076773	¿Cuál es una de las ventajas de un proceso de una etapa sobre uno de dos etapas al descongelar/antihelar una aeronave?	A
OPCION A:	Es más rápido.	
OPCION B:	Se minimiza el tiempo de espera.	
OPCION C:	Se emplea menos fluido con el método de un paso cuando se debe remover grandes residuos de hielo de las superficies de la aeronave.	

PREG20076772	¿Cómo debe ser la temperatura del fluido descongelante suministrado por una unidad en tierra?	B
OPCION A:	Fría.	
OPCION B:	Producto de la calefacción.	
OPCION C:	Al ambiente.	

PREG20076763	¿Cuál es la razón para calentar las ventanas de la cabina de mando?	B
OPCION A:	Descongelamiento.	
OPCION B:	Anti-hielo.	
OPCION C:	Prevenir impacto térmico.	

PREG20076765	¿Qué precaución debe considerarse al emplear equipo descongelante/antihielo suministrado por camión?	C
OPCION A:	Correr en mínimo los motores de la aeronave.	
OPCION B:	Rociar en forma directa las admisiones del motor y del APU.	
OPCION C:	Rociar en forma indirecta las tomas pitot y los orificios estáticos.	

PREG20076766	¿Cuál es uno de los motivos para calentar las ventanas de la cabina de mando?	C
OPCION A:	Descongelamiento.	
OPCION B:	Impedir el impacto térmico.	
OPCION C:	Protección contra impacto por pájaros.	

PREG20076767	¿Cuál es el contenido glicólico mínimo del fluido descongelante/antihielo de Tipo 1?	C
OPCION A:	30%.	
OPCION B:	50%.	
OPCION C:	80%.	

PREG20076764	¿Cuándo se puede aplicar repelente de lluvia a un parabrisas?	B
OPCION A:	Antes de ingresar a la lluvia.	
OPCION B:	Luego de haberse iniciado la lluvia.	
OPCION C:	Siempre que esté sucio el parabrisas.	

PREG20076769	¿Cuál fluido de descongelamiento/anti-hielo posee el tiempo más largo de protección?	B
OPCION A:	Tipo 1.	
OPCION B:	Espeso.	
OPCION C:	FlightGard 3000.	

PREG20076770	¿Cuál es el contenido glicólico mínimo del fluido descongelante/antihielo de Tipo 2?	B
OPCION A:	30%.	
OPCION B:	50%.	
OPCION C:	80%.	

PREG20076771	¿Cómo debe ser la temperatura del fluido descongelante/antihielo durante la última etapa de un proceso de dos fases?	C
OPCION A:	Caliente.	
OPCION B:	Cálida.	

OPCION C: Fría.

PREG20076768 ¿Qué determina la viscosidad del fluido descongelante/antihielo de Tipo 1? A

OPCION A: La temperatura.

OPCION B: Agentes optimizadores.

OPCION C: Equipo generador.
