

TEMA: 0082 ING° DE VUELO - (10) PROTECCIÓN CONTRA LLUVIA
Y HIELO

COD PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20076776	¿Cuál de los siguientes procedimientos incrementa el tiempo de espera durante la fase de antihielo de un proceso de dos etapas?	A
OPCION A:	Se eleva el contenido glicólico al 100%.	
OPCION B:	El fluido Tipo 2 es objeto de calentamiento antes de la aplicación.	
OPCION C:	Se aplica el fluido Tipo 2 mediante bombas centrífugas.	
PREG20076777	¿Cuál de las siguientes acciones reduce el tiempo de espera durante el antihielo al emplear el proceso de dos etapas?	A
OPCION A:	Aplicar fluido Tipo 2 objeto de calentamiento.	
OPCION B:	Reducir el contenido de agua.	
OPCION C:	Incrementar la viscosidad del fluido Tipo 1.	
PREG20076778	La dilución en agua del fluido descongelante de glicol etileno bajo condiciones de precipitación cero sirve para	B
OPCION A:	eleva el punto eutéctico.	
OPCION B:	reducir el punto de congelamiento.	
OPCION C:	incrementar el punto mínimo de congelamiento (formación de cristalización).	
PREG20076779	El fluido antihielo debe rebajar el punto de congelamiento a	C
OPCION A:	una temperatura ambiental de 20°F.	
OPCION B:	una temperatura externa de +32°F o menos.	
OPCION C:	uno no mayor a 20°F por debajo de la temperatura ambiental o de la superficie de la aeronave.	
PREG20076780	¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a la aplicación de repelente de lluvia?	C
OPCION A:	Iniciar la aplicación tan pronto como comience la lluvia a fin de formar una barrera entre la lluvia y el parabrisas.	
OPCION B:	Primero, aplicar repelente de lluvia; luego, activar los brazos del parabrisas para esparcir el repelente.	
OPCION C:	La intensidad de la lluvia es quien determina la cantidad de veces en las que se aplica el repelente.	
PREG20076782	¿Qué medida de seguridad se debe tomar al usar equipo móvil de tierra para descongelar/anti-helar?	C
OPCION A:	Abrir las válvulas de los paquetes de aire acondicionado.	
OPCION B:	Operar los motores del avión por encima de mínimo para evitar extinción accidental del motor.	
OPCION C:	Aplicar fluido a los dinteles inferiores de la puerta y a las bases de la misma antes de cerrar el vuelo.	

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 fluído descongelante/antihielo de Tipo 1?	A
OPCION A:	La temperatura.	
OPCION B:	Agentes optimizadores.	
OPCION C:	Equipo generador.	
