

TEMA: TEM2024102510 HABILITACIÓN DE CÉLULA – SISTEMA DE TREN DE
2 ATERRIZAJE DE LA AERONAVE 2023

COD PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20241101032 6	8318. Una válvula de descompresión del freno, es instalada en sistemas donde la alta presión del sistema hidráulico (3000 psi) es usada para operar los frenos: OPCION A: Que son diseñados para trabajar con menor presión. OPCION B: Que son usados en combinación con un sistema antideslizante. OPCION C: Que son usados en aviones que tienen altas velocidades de aterrizaje.	A
PREG20241101032 7	8319. Una franja o marca aplicada a una llanta y que se extiende sobre la pared lateral de un neumático tipo cámara de aire es una: OPCION A: Marca de resbalamiento. OPCION B: Marca de balanceo llanta – neumático. OPCION C: Marca de referencia del peso de la rueda.	A
PREG20241101032 8	8320. Cuando se extrae el aire de los frenos de una aeronave, una de las indicaciones que el aire ha sido purgado del sistema es: OPCION A: Desplazamiento parcial del pedal de freno. OPCION B: Desplazamiento total del pedal de freno. OPCION C: Pedales de freno firmes.	C
PREG20241101032 9	8321. Los neumáticos de un avión inflados excesivamente pueden causar daño a: OPCION A: Las guarniciones del freno. OPCION B: El cubo de la rueda. OPCION C: La pestaña de la rueda.	C
PREG20241101033 0	8322. Las válvulas de descompresión son usadas en los sistemas de frenos principalmente para: OPCION A: Asegurar la rápida aplicación y liberación de los frenos. OPCION B: Reducir la presión del freno y mantener la presión estática. OPCION C: Reducir la presión y liberar los frenos con rapidez.	C
PREG20241101033 1	8323. La reparación de las ruedas del tren de aterrizaje principal, con la inclinación de las ruedas en condición fuera de tolerancia, determinada a no ser el resultado de componentes doblados o torcidos, consiste en: OPCION A: Oscilar el eje en el soporte giratorio oleo neumático. OPCION B: Insertar, remover o cambiar la ubicación de las arandelas o espaciadores al centro del punto de giro del brazo de torsión tipo tijeras. OPCION C: Colocar laminillas o espaciadores detrás del rodamiento de la/s rueda/s fuera de tolerancia.	B

PREG20241101033 2	8324. En un vástago del núcleo de la válvula de aire, ¿Cuál indica el tipo de alta presión?:	C
OPCION A:	Una letra "NP" en relieve.	
OPCION B:	Una letra "HP" en relieve.	
OPCION C:	Una letra "H" en relieve.	
PREG20241101033 3	8325. El propósito principal para balancear un conjunto de ruedas de aeronaves es:	A
OPCION A:	Evitar puntos pesados y reducir vibraciones.	
OPCION B:	Distribuir el peso de la aeronave apropiadamente.	
OPCION C:	Reducir el desgaste excesivo y la turbulencia.	
PREG20241101033 4	8326. Los sistemas de frenos de aumento de potencia son usados en aeronaves que tienen:	A
OPCION A:	Altas velocidades de aterrizaje.	
OPCION B:	Baja presión del sistema hidráulico normal.	
OPCION C:	Más de un conjunto de frenos por eje.	
PREG20241101033 5	8327. En todas las aeronaves equipadas con tren de aterrizaje retráctil, deben ser provistos de algunos medios para:	B
OPCION A:	Retraer y extender el tren de aterrizaje si falla el mecanismo de operación normal.	
OPCION B:	Extender el tren de aterrizaje si el mecanismo de operación normal falla.	
OPCION C:	Evitar que el acelerador se reduzca por debajo de una configuración de potencia segura mientras el tren de aterrizaje es retraído.	
PREG20241101033 6	8328. Una acción de amortiguamiento automático ocurre en el amortiguador de la dirección, si por alguna razón, el flujo del fluido de alta presión es removido de la:	B
OPCION A:	Salida del amortiguador de la dirección.	
OPCION B:	Entrada del amortiguador de la dirección.	
OPCION C:	Válvula de retención de reposición.	
PREG20241101033 7	8329. ¿Cuál es el propósito de los brazos de torsión fijados al cilindro y al pistón de un montante amortiguador oleo neumático del tren de aterrizaje?:	C
OPCION A:	Limitar la carrera de compresión.	
OPCION B:	Mantener al montante en su lugar.	
OPCION C:	Mantener la correcta alineación de la rueda.	
PREG20241101033 8	8331. Los frenos de aeronaves que requieren un gran volumen de fluido para operar los mismos, generalmente:	C
OPCION A:	Usan sistemas de cilindros maestros independientes.	
OPCION B:	No usan acumuladores del sistema de frenos.	

OPCION C: Usan válvulas de control de potencia del freno.

PREG20241101033 8332. ¿Cuál es uno de los efectos que tendrá un orificio compensador restringido de un cilindro maestro en el sistema de frenos? C
9

OPCION A: Los frenos operarán normalmente.

OPCION B: El depósito será llenado con flujo invertido.

OPCION C: La restricción causará un alivio lento de los frenos.

PREG20241101034 8333. Cuando se usa un montante amortiguador del tren de aterrizaje del tipo oleo neumático, el impacto inicial del aterrizaje es amortiguado por: B
0

OPCION A: La compresión de la carga de aire.

OPCION B: El fluido forzado a pasar a través de una abertura regulada.

OPCION C: La compresión del fluido.

PREG20241101034 8334. Una pérdida interna en la unidad del cilindro maestro del freno puede causar: C
1

OPCION A: Poco frenado.

OPCION B: Una liberación lenta de los frenos.

OPCION C: Que el pedal se deslice hacia abajo lentamente mientras es aplicada presión en el pedal.

PREG20241101034 8335. Una manga, un espaciador o un anillo parachoques son incorporados en un montante amortiguador oleo neumático del tren de aterrizaje para: B
2

OPCION A: Limitar la extensión del brazo de torsión.

OPCION B: Limitar la carrera de extensión.

OPCION C: Reducir el efecto de rebote.

PREG20241101034 8336. El propósito de una válvula secuencial en un sistema hidráulico del tren de aterrizaje retráctil es: C
3

OPCION A: Prevenir una extensión demasiado rápida de un tren de aterrizaje pesado.

OPCION B: Proveer un medio de desconexión de la fuente normal de energía hidráulica y uno de conexión de la fuente de energía de emergencia.

OPCION C: Asegurar la operación del tren de aterrizaje y de las compuertas del tren en el orden apropiado.

PREG20241101034 8337. La fuente de presión para los servofrenos es: A
4

OPCION A: El sistema hidráulico principal.

OPCION B: El reservorio del freno mecánico.

OPCION C: Un cilindro maestro.

PREG20241101034 8338. ¿Cuál afirmación es verdadera con respecto a una aeronave equipada con conjuntos de frenos del tipo multidisco operados hidráulicamente?: B
5

OPCION A: Verificaciones de máxima o mínima holgura no son requeridas debido al uso de conjuntos de cilindros auto compensadores.

OPCION B: No se ajustan los frenos de estacionamiento cuando los frenos están calientes.

OPCION C: Ninguna provisión del freno de estacionamiento es posible para este tipo de conjunto de frenos.

PREG20241101034 8339. ¿Qué tipo de válvula es usada en la línea de accionamiento del freno, para aislar el sistema de frenos de emergencia del sistema normal de válvula de control del servofreno?: C
6

OPCION A: Una válvula de derivación.

OPCION B: Una válvula de retención de orificio.

OPCION C: Una válvula de lanzadera.

PREG20241101034 8340. Cuando se realiza el mantenimiento en un montante amortiguador oleo neumático con MIL-5606 el montante debería estar: A
7

OPCION A: Comprimido y el fluido adicionado en la abertura de llenado.

OPCION B: Totalmente extendido y el fluido adicionado en la abertura de llenado.

OPCION C: Parcialmente extendido y el fluido adicionado en la abertura de llenado.

PREG20241101035 8343. La presión de los neumáticos de una aeronave debería ser comprobada: B
0

OPCION A: Usando solamente un medidor a presión tipo varilla que tenga incrementos de una libra.

OPCION B: Al menos una vez por semana o con mayor frecuencia.

OPCION C: Tan pronto como se pueda luego de cada vuelo.

PREG20241101035 8344. Si la prolongación del eje longitudinal de los conjuntos de ruedas del tren de aterrizaje principal, intersectan detrás del avión, se puede decir que las ruedas tienen: A
1

OPCION A: Divergencia.

OPCION B: Convergencia.

OPCION C: Cámara negativa.

PREG20241101035 8345. ¿Cuál es propósito de un orificio o válvula de compensación en el cilindro maestro del freno de un sistema de frenos independiente?: A
2

OPCION A: Permite que el fluido fluya hacia o desde el reservorio cuando la temperatura varía.

OPCION B: Asiste en el retorno del pistón del cilindro maestro.

OPCION C: Impide que el fluido fluya nuevamente al depósito.

PREG20241101035 8346. Si un montante amortiguador de aeronave (tipo oleo neumático) A
3 baja a fondo durante el contacto inicial del aterrizaje pero funciona correctamente durante el rodaje, la causa más probable es:

OPCION A: Poco fluido.

OPCION B: Poca carga de aire.

OPCION C: Un orificio de la aguja reguladora restringido.

PREG20241101035 8347. ¿Cuál es la función de una leva incorporada en un montante B
4 amortiguador del tren de nariz?:

OPCION A: Proveer un amortiguador de vibración interna.

OPCION B: Alinear la rueda de nariz.

OPCION C: Proveer la dirección del avión durante la operación en tierra.

PREG20241101035 8348. La extensión de un montante amortiguador oleo neumático es C
5 medida para determinar la:

OPCION A: Cantidad de aceite en el montante.

OPCION B: Condición física del propio montante.

OPCION C: Correcta posición de operación del montante.

PREG20241101035 8349. Los cilindros de descompresión son usados en sistemas de frenos C
6 principalmente para:

OPCION A: Reducir la presión del freno y mantener la presión estática.

OPCION B: Aliviar el fluido excesivo y asegurar una descarga positiva.

OPCION C: Reducir la presión para el freno e incrementar el volumen del flujo del fluido.

PREG20241101035 8350. Si un montante amortiguador baja a fondo luego de haber sido C
7 reparado apropiadamente:

OPCION A: El amortiguador debería ser desmontado y la placa del orificio de la aguja reguladora reemplazada.

OPCION B: La presión de aire debería ser incrementada.

OPCION C: El montante debería ser removido, desensamblado e inspeccionado.

PREG20241101035 8351. Un neumático de una aeronave de alta velocidad, con cordones C
8 en el cuerpo y en el talón, puede ser renovada en su superficie de rodamiento:

OPCION A: Un máximo de tres veces.

OPCION B: Solamente por fabricante del neumático.

OPCION C: Un número indefinido de veces.

PREG20241101035 8352. Si un avión equipado con cilindros maestros y frenos de disco B
9 simple tiene un excesivo desplazamiento del pedal, pero los frenos son firmes y efectivos, la causa probable es:

OPCION A: Fuga en la copa unidireccional del cilindro maestro.

OPCION B: Guarniciones del freno desgastadas.

OPCION C: Disco de freno desgastado causando excesiva holgura entre las muescas en el perímetro del disco y las estrías o chavetas de la rueda.

PREG20241101036 0 8353. La correcta presión de inflado de un neumático de aeronave puede ser obtenida de: B

OPCION A: Las especificaciones del fabricante del neumático.

OPCION B: El manual de mantenimiento de la aeronave.

OPCION C: La información estampada en la llanta de la aeronave.

PREG20241101036 1 8354. ¿Qué debería ser verificado cuando un montante amortiguador baja a fondo durante un aterrizaje?: C

OPCION A: La presión de aire.

OPCION B: La correcta instalación de las empaquetaduras.

OPCION C: El nivel del fluido.

PREG20241101036 2 8355. ¿Cómo puede ser determinado que ha sido purgado todo el aire de un sistema de frenos cilindro maestro?: B

OPCION A: Operando una unidad hidráulica y observando el indicador de presión del sistema por una deflexión suave, de escala completa.

OPCION B: Observando si el freno está firme o esponjoso.

OPCION C: Observando la cantidad de fluido que retorna al cilindro maestro al liberar el freno.

PREG20241101036 3 8356. El freno izquierdo está arrastrando excesivamente en un avión en el cual no ha sido realizado ningún trabajo de mantenimiento. La causa más probable es: A

OPCION A: Partículas extrañas adheridas en el orificio de compensación del cilindro maestro.

OPCION B: Excesivo desgaste de las guarniciones del freno.

OPCION C: Bajo suministro de fluido en el reservorio del sistema de frenos.

PREG20241101036 4 8357. Si es usado un reductor de presión del freno en un sistema de frenos hidráulicos, su posición en el sistema será: B

OPCION A: Entre el colector de presión del sistema hidráulico principal y la válvula de control del servofreno.

OPCION B: Entre la válvula de control del freno y el cilindro actuador del freno.

OPCION C: En la línea de presión del freno, entre el pedal y el acumulador del freno.

PREG20241101036 5 8358. Las empaquetaduras hidráulicas usadas en un montante amortiguador del tren de aterrizaje son: C

OPCION A: Generalmente diseñadas para ser compatibles con más de un tipo de fluido.

OPCION B: Mantenidas fuera del contacto directo con el fluido por medio de anillos auxiliares de teflón o nylon.

OPCION C: Usadas solamente con un tipo específico de fluido.

PREG20241101036 6	8359. Los reductores de bloqueo son principalmente válvulas reductoras de presión que: OPCION A: Permiten el total desplazamiento del pistón del reductor sin fluido desde el lado de alta presión ingresando a la cámara de baja presión. OPCION B: No pueden permitir el total desplazamiento del pistón del reductor sin fluido desde el lado de alta presión ingresando a la cámara de baja presión. OPCION C: Debe ser sangrado de forma separada luego de que se ha completado el sangrado del freno.	A
PREG20241101036 7	8360. Cuando un fusible de seguridad, que opera correctamente, permite que se desinflen un neumático, este debería ser: OPCION A: Reemplazado. OPCION B: Inspeccionado externamente por daños. OPCION C: Removido de la rueda e inspeccionado por daños en la carcasa y superficie de rodamiento.	A
PREG20241101034 8	8341. Las instrucciones correspondientes al tipo de fluido y cantidad de presión con que debe colocarse en un montante amortiguador son encontradas: OPCION A: En la placa de datos de la aeronave. OPCION B: En las limitaciones de operaciones de la aeronave. OPCION C: En el manual de servicio del fabricante de la aeronave.	C
PREG20241101034 9	8342. El propósito de la válvula de alivio en el sistema de frenos es: OPCION A: Reducir la presión para la aplicación de los frenos. OPCION B: Evitar el resbalamiento de la rueda. OPCION C: Compensar la expansión térmica.	C
PREG20241101036 8	8361. Los bordes de flotadores son usados en algunos neumáticos de la rueda delantera de una aeronave para ayudar a: OPCION A: La extensión del tren de nariz a mayores velocidades de vuelo. OPCION B: Reducir la posibilidad de hidroplaneo. OPCION C: Desviar el agua lejos del fuselaje.	C
PREG20241101036 9	8362. Las mejores medidas de seguridad contra el recalentamiento en los neumáticos de aeronaves son: OPCION A: Inflado apropiado de neumáticos, frenado mínimo y desplazamientos en tierra a favor del viento. OPCION B: Desplazamientos cortos en tierra, bajas velocidades de rodaje, frenado mínimo e inflado apropiado de neumáticos. OPCION C: Frenado mínimo, inflado apropiado de neumáticos y desplazamientos largos en tierra.	B

PREG202411010370	8363. Los fusibles de seguridad instalados en algunos neumáticos de aeronaves:	C
OPCION A:	Indicarán la separación de la superficie de rodamiento.	
OPCION B:	Evitarán el sobre inflado.	
OPCION C:	Se fundirán a una elevada temperatura especificada.	
PREG202411010371	8364. ¿Qué acción, si hubiera alguna, debería ser tomada en cuenta cuando hay una diferencia de presión de aire de más de 5 libras en neumáticos montados como duales?:	B
OPCION A:	Reemplazar ambos neumáticos.	
OPCION B:	Corregir la discrepancia y anotarla en el registro de la aeronave.	
OPCION C:	Reemplazar el neumático con la presión más baja.	
PREG202411010372	8365. ¿Cuánto tiempo se debería esperar después de un vuelo para verificar la presión de los neumáticos?:	A
OPCION A:	Al menos 2 horas (3 horas en clima cálido).	
OPCION B:	Al menos 3 horas (4 horas en clima cálido).	
OPCION C:	Al menos 4 horas (5 horas en clima cálido).	
PREG202411010373	8365-1. ¿Cuál es el tiempo mínimo de espera para que enfríen las ruedas antes de verificar la presión?:	A
OPCION A:	3 horas.	
OPCION B:	2 horas.	
OPCION C:	1 hora.	
PREG202411010374	8366. El desgaste excesivo en el área del borde de un neumático de una aeronave es una indicación de:	C
OPCION A:	Inflado excesivo.	
OPCION B:	Excesiva convergencia.	
OPCION C:	Inflado insuficiente.	
PREG202411010375	8367. El desgaste excesivo en el centro de la superficie de rodamiento de un neumático de una aeronave es una indicación de:	C
OPCION A:	Curvatura incorrecta.	
OPCION B:	Excesiva divergencia.	
OPCION C:	Inflado excesivo.	
PREG202411010376	8368. Cuando un montante amortiguador vacío es llenado con fluido, se debería tener mucho cuidado de extender y comprimir el amortiguador completamente al menos dos veces para:	C
OPCION A:	Lubricar totalmente la biela del pistón.	
OPCION B:	Expulsar cualquier exceso de fluido.	
OPCION C:	Asegurar el apropiado asentamiento de los anillos de empaquetadura y remover las burbujas de aire.	

PREG202411010377	8369. En los montantes amortiguadores, los sellos chevrón son usados para:	B
OPCION A:	Absorber el efecto de tope.	
OPCION B:	Impedir que el aceite se escape.	
OPCION C:	Servir como una superficie de deslizamiento.	
PREG202411010378	8370. En la mayoría de las aeronaves, el nivel de aceite en un montante amortiguador óleo neumático es verificado:	C
OPCION A:	Removiendo el tapón de llenado de aceite e insertando un medidor.	
OPCION B:	Midiendo la longitud de la extensión del amortiguador con una cierta presión de aire en el mismo.	
OPCION C:	Liberando el aire y observando que el aceite se encuentra al nivel del tapón de llenado.	
PREG202411010379	8371. Un piloto reporta que los pedales de freno tienen excesivo desplazamiento. Una causa probable es:	C
OPCION A:	Debilidad en los resortes de retorno.	
OPCION B:	Falta de fluido en el sistema de freno.	
OPCION C:	Presencia de aceite o materia extraña en los rotores y guarniciones del freno.	
PREG202411010380	8372. Un sistema de posición y advertencia de un tren de aterrizaje proveerá una advertencia en la cabina de mando cuando el acelerador esté:	A
OPCION A:	Retrasado y el tren no está abajo y bloqueado.	
OPCION B:	Avanzado y el tren esta abajo y bloqueado.	
OPCION C:	Retrasado y el tren esta abajo y bloqueado.	
PREG202411010381	8373. Un motor eléctrico usado para elevar y bajar un tren de aterrizaje muy probablemente sería un:	C
OPCION A:	Motor con devanado en serie de campo en derivación.	
OPCION B:	Motor con devanado en paralelo de campo dividido.	
OPCION C:	Motor con devanado en serie de campo dividido.	
PREG202411010382	8374. Cuando se instala un sello del tipo chevrón, en un cilindro hidráulico de una aeronave, el lado abierto del sello debería mirar:	C
OPCION A:	En dirección opuesta a la presión del fluido.	
OPCION B:	Arriba o adelante cuando la unidad está instalada en una posición horizontal.	
OPCION C:	En dirección de la presión del fluido.	
PREG202411010383	8375. Las levas de centrado del tren de nariz son usadas en muchos sistemas de tren de aterrizaje retráctiles. El propósito principal de estos dispositivos de centrado es:	C
OPCION A:	Alinear la rueda de nariz antes del aterrizaje.	

OPCION B: Encajar la dirección de la rueda de nariz.

OPCION C: Centrar la rueda de nariz antes de que entre al alojamiento.

PREG20241101038 8376. ¿Qué dispositivo en un sistema hidráulico con una bomba de entrega constante permite la circulación del fluido cuando no hay demanda en el sistema?: C

OPCION A: La válvula de alivio de presión.

OPCION B: La válvula de lanzadera.

OPCION C: El regulador de presión.

PREG20241101038 8377. Un acumulador hidráulico completamente cargado provee: B

OPCION A: Presión de aire para varios componentes hidráulicos.

OPCION B: Una fuente de energía hidráulica adicional cuando se establecen grandes demandas en el sistema.

OPCION C: Flujo positivo a la entrada de la bomba.

PREG20241101038 8378. Un sistema hidráulico conocido como un sistema de “fuente de alimentación” tendrá: B

OPCION A: Una bomba accionada por un motor para mayor presión.

OPCION B: Todos los componentes de la alimentación hidráulica localizados en una unidad.

OPCION C: Un reservorio presurizado.

PREG20241101038 8379. Una manguera hidráulica flexible identificada como MIL-H-8788, tendrá una franja que recorre a lo largo de la misma. Esta franja: A

OPCION A: Es usada para asegurar que la manguera es instalada sin excesiva torsión.

OPCION B: Identifica que la manguera es para fluidos de alta presión, con un rango de flexión de 60 grados.

OPCION C: Identifica que la manguera está construida de Teflón y puede ser apropiada para un amplio rango de temperaturas.

PREG20241101038 8380. Una junta tórica (O-ring) prevista para usarla en un sistema hidráulico que utiliza fluido MIL-H-5606 (base mineral), estará marcado con: A

OPCION A: Una franja o un punto azul.

OPCION B: Uno más puntos blancos.

OPCION C: Una franje blanca y amarilla.

PREG20241101038 8381. ¿Qué condición sería la más probable de causar excesiva fluctuación del manómetro cuando está operando la bomba hidráulica?: B

OPCION A: Baja presión de aire en el acumulador.

OPCION B: Inadecuado suministro de fluido.

OPCION C: Válvula de alivio del sistema pegada-cerrada.

PREG20241101039 8382. Un filtro que incorpora papel de celulosa tratado especialmente, C
0 es identificado como:

OPCION A: Colector de sedimentos.

OPCION B: Filtro Cuno.

OPCION C: Filtro micrónico.

PREG20241101039 8383. El propósito de una válvula de retención de orificio es: B
1

OPCION A: Aliviar presión a un componente sensible.

OPCION B: Restringir el flujo en una dirección y permitir el libre flujo en la otra.

OPCION C: Aliviar presión en una dirección y evitar el flujo en la otra dirección.

PREG20241101039 8384. (En referencia a la Figura 10). La tuerca de soporte giratorio en A
2 un tren de aterrizaje de una aeronave requiere un torque de 320 libras por pulgada. Para alcanzar la tuerca, debe ser usado un adaptador recto de 2 pulgadas en una llave dinamométrica de 18 pulgadas. ¿Cuántas libras por pie serán indicadas en la llave dinamométrica cuando el torque requerido de la tuerca sea alcanzado?:

OPCION A: 24.

OPCION B: 28.8.

OPCION C: 22.

PREG20241101039 8385. Un tornillo especial en una sujeción de un tren de aterrizaje C
3 requiere un valor de torque de 440 libras por pulgada. ¿Cuántas libras por pie son requeridas?:

OPCION A: 36.8.

OPCION B: 38.

OPCION C: 36.6.

PREG20241101031 8305. ¿Exponer y/o almacenar cerca a cuál de los siguientes es C
3 considerado dañino para los neumáticos de una aeronave?:

OPCION A: Helio, combustible, aceite y baja humedad.

OPCION B: Baja humedad, helio y ozono.

OPCION C: Combustible, aceite, ozono, equipos eléctricos, fluidos hidráulicos y solventes.

PREG20241101031 8306. ¿Cuál sería el efecto si se rompiera el resorte de retorno del C
4 pistón en un cilindro maestro del freno?:

OPCION A: Los frenos se tornarían esponjosos.

OPCION B: El desplazamiento del freno se volvería excesivo.

OPCION C: Los frenos se arrastrarían.

PREG20241101031 8307. En el trabajo de reparación de frenos, el término “sangrado de B
5 frenos” es el proceso de:

- OPCION A:** Extraer solamente aire del sistema.
- OPCION B:** Extraer fluido del sistema con el propósito de remover el aire que ha entrado al sistema.
- OPCION C:** Reemplazar pequeñas cantidades de fluido en el reservorio.

PREG20241101031 6 8308. Para evitar una extensión rápida de un montante amortiguador oleo neumático luego de la compresión inicial resultante del impacto del aterrizaje: A

- OPCION A:** Son usados varios tipos de válvulas u orificios los cuáles restringen el flujo en sentido inverso del fluido.
- OPCION B:** El perno de medición gradualmente reduce el tamaño de un orificio cuando el montante del amortiguador se extiende.
- OPCION C:** El aire es forzado a través de un orificio reservado en la dirección inversa.

PREG20241101031 7 8309. Un piloto reporta que el freno derecho de un avión está esponjoso cuando el pedal del freno es presionado de manera normal. La causa probable es: B

- OPCION A:** El pistón del cilindro maestro hidráulico está pegajoso.
- OPCION B:** Aire en el sistema de frenos hidráulicos.
- OPCION C:** El resorte de retorno del pistón del cilindro maestro hidráulico está debilitado.

PREG20241101031 8 8310. Además de una pérdida externa en la línea, ¿qué causaría que los frenos de estacionamiento reduzcan su presión continuamente?: A

- OPCION A:** Una pérdida interna en el cilindro maestro.
- OPCION B:** Insuficiente fluido hidráulico en el reservorio.
- OPCION C:** Forros de freno cristalizados.

PREG20241101031 9 8311. ¿Por qué la mayoría de los fabricantes de neumáticos para aeronaves recomiendan que las cámaras en neumáticos instalados recientemente primero sean infladas, seguidamente desinfladas completamente y luego nuevamente infladas a la presión correcta?: A

- OPCION A:** Para permitir que la cámara se posicione por si misma correctamente dentro del neumático.
- OPCION B:** Para eliminar todo el aire entre la cámara y el interior del neumático.
- OPCION C:** Para verificar el conjunto entero por pérdidas.

PREG20241101032 0 8312. Las agujas compensadoras en montantes amortiguadores oleo neumáticos sirven para: B

- OPCION A:** Bloquear los montantes en la posición baja (DOWN).
- OPCION B:** Retardar el flujo de aceite cuando los montantes son comprimidos.
- OPCION C:** Medir la cantidad correcta de aire en los montantes.

PREG20241101032 8313. Después de realizar tareas de mantenimiento en el sistema del tren de aterrizaje de un avión, el cual podría haber afectado la operación del sistema, usualmente es necesario: C

OPCION A: Realizar un vuelo de prueba.

OPCION B: Inspeccionar nuevamente el área después del primer vuelo.

OPCION C: Hacer una verificación operacional con la aeronave sobre gatos.

PREG20241101032 8314. ¿Por qué los fabricantes de neumáticos y llantas recomiendan a menudo que los neumáticos en llantas de dos piezas sean desinflados antes de desmontar la llanta del eje?: B

OPCION A: Para aliviar el esfuerzo de la tuerca de retención de la llanta y de las roscas del eje.

OPCION B: Como una medida de seguridad en caso de que los pernos que mantienen las mitades de la llanta unidas hayan sido dañados o debilitados.

OPCION C: Para remover la carga estática impuesta sobre los rodamientos de la llanta por el neumático inflado.

PREG20241101032 8315. La acción de frenado de un freno de disco Cleveland es realizado por la compresión de un disco de freno giratorio entre dos guarniciones del freno opuestas. ¿Cómo es asegurada la misma presión a ambos lados del disco giratorio?: B

OPCION A: Permitiendo al rotor del freno a fluctuar para igualar automáticamente la presión que es aplicada al rotor.

OPCION B: Permitiendo al calibrador a fluctuar para igualar automáticamente la presión que es aplicada al rotor.

OPCION C: Permitiendo a las guarniciones igualar automáticamente la presión que es aplicada al rotor.

PREG20241101032 8316. Si se determina que la sensación esponjosa del freno no es causada por la presencia de aire en el sistema de frenos, ¿cuál es la siguiente causa más probable?: C

OPCION A: Guarnición del freno desgastada.

OPCION B: Pérdidas internas en el cilindro maestro.

OPCION C: Mangueras flexibles deterioradas.

PREG20241101032 8317. Muchos tipos de frenos pueden ser adaptados para operar mecánica o hidráulicamente. ¿Qué tipo no es adaptable para la operación mecánica?: C

OPCION A: Simple tipo disco de punto.

OPCION B: Simple tipo servo.

OPCION C: Expansor tipo tubo.
