

TEMA: TEM2024102581 HABILITACIÓN DE CÉLULA – MONTAJE Y REGLAJE
2023

COD PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20241101022 0	8212. El rotor auxiliar (de cola) de un helicóptero permite al piloto compensar y/o conseguir, ¿cuál de los siguientes?: OPCION A: Actitud y velocidad. OPCION B: Posición lateral y guiñada. OPCION C: Torque y control direccional.	C
PREG20241101022 1	8213. El vuelo vertical de un helicóptero es controlado por: OPCION A: Cambios en el paso colectivo. OPCION B: Cambios en el paso cíclico. OPCION C: Incrementando o disminuyendo la velocidad de giro (rpm) del rotor principal.	A
PREG20241101022 2	8214. Una reducción en el empuje antitorque causará que: OPCION A: La cola gire en la dirección opuesta a la rotación del torque alrededor del eje del rotor principal. OPCION B: La cola gire en la dirección de rotación del torque alrededor del eje del rotor principal. OPCION C: El sistema antitorque se vuelva más eficiente en el modo de vuelo estacionario.	B
PREG20241101022 3	8215. En helicópteros con carga externa, la ubicación ideal para la liberación de carga es donde la línea de acción pasa: OPCION A: Detrás del centro de gravedad en todo momento. OPCION B: Delante del centro de gravedad en todo momento. OPCION C: Por el centro de gravedad, en todo momento.	C
PREG20241101022 4	8216. El ángulo agudo formado por la cuerda de un ala y el viento relativo es conocido como: OPCION A: Ángulo diedro longitudinal. OPCION B: Ángulo de incidencia. OPCION C: Ángulo de ataque.	C
PREG20241101022 5	8217. Un helicóptero en vuelo de traslación, en configuración crucero, cambia su dirección por medio de: OPCION A: La variación del paso de las palas del rotor principal. OPCION B: El cambio de la velocidad (rpm) del rotor. OPCION C: La inclinación del disco del rotor principal en la dirección deseada.	C

PREG20241101022 6	8218. El propósito de verificar la trayectoria (tracking) de las palas del rotor principal es para determinar:	A
OPCION A:	La posición relativa de las palas durante la rotación.	
OPCION B:	La trayectoria de vuelo de las palas durante la rotación.	
OPCION C:	El grado de una condición de desbalance durante la rotación.	
PREG20241101022 7	8219. En un helicóptero, en operación de vuelo estacionario, equipado con un rotor de cola, el control direccional es mantenido:	C
OPCION A:	Cambiando la velocidad (rpm) del rotor de cola.	
OPCION B:	Inclinando el disco del rotor principal en la dirección deseada.	
OPCION C:	Variando el paso de las palas del rotor de cola.	
PREG20241101022 8	8220. Si un helicóptero de único rotor se encuentra en vuelo de traslación horizontal, el ángulo de ataque de la pala que avanza es:	C
OPCION A:	Mayor que el de la pala que retrocede.	
OPCION B:	Igual que el de la pala que retrocede.	
OPCION C:	Menor que el de la pala que retrocede.	
PREG20241101022 9	8221. Las palas del rotor principal que no giran en la misma cantidad durante la rotación se dice que están fuera de:	C
OPCION A:	Balance.	
OPCION B:	Paso colectivo.	
OPCION C:	Trayectoria.	
PREG20241101023 0	8222. Un propósito de la unidad de rueda libre requerida entre el motor y la transmisión del helicóptero es:	A
OPCION A:	Desacoplar automáticamente el rotor del motor en caso de una falla del motor.	
OPCION B:	Desconectar el rotor del motor para aliviar la carga de arranque.	
OPCION C:	Permitir práctica de aterrizajes en autorotación.	
PREG20241101023 1	8223. ¿Cuál afirmación es correcta con relación al efecto del torque en helicópteros?:	C
OPCION A:	La dirección del torque es la misma que la rotación de las palas del rotor.	
OPCION B:	A medida que la potencia disminuye, el torque se incrementa.	
OPCION C:	La dirección del torque es opuesta a la rotación de las palas del rotor.	
PREG20241101023 2	8224. ¿Cuál es el propósito de la unidad de rueda libre en un sistema de transmisión de un helicóptero?:	A
OPCION A:	Desconectar el rotor cada vez que el motor se detiene o reduce su velocidad por debajo de la velocidad equivalente del rotor (RPM).	
OPCION B:	Liberar el freno del rotor para el arranque.	
OPCION C:	Aliviar los esfuerzos de flexión en las palas del rotor durante el arranque.	

PREG20241101023 3	8225. El movimiento respecto al eje longitudinal (balanceo) de un helicóptero es efectuado por el movimiento del:	B
OPCION A:	Mando de paso colectivo.	
OPCION B:	Mando de paso cíclico.	
OPCION C:	Mando de paso del rotor de cola.	
PREG20241101023 4	8226. El movimiento respecto al eje transversal (cabeceo) de un helicóptero es efectuado por el movimiento del:	B
OPCION A:	Mando de paso colectivo.	
OPCION B:	Mando de paso cíclico.	
OPCION C:	Mando de paso del rotor de cola.	
PREG20241101023 5	8227. El diedro del ala, una consideración de reglaje y montaje en la mayoría de aviones de diseño convencional, contribuye mayormente a la estabilidad del avión respecto a su:	A
OPCION A:	Eje longitudinal.	
OPCION B:	Eje vertical.	
OPCION C:	Eje transversal.	
PREG20241101023 6	8228. Además del manual de mantenimiento del fabricante, ¿qué otra documentación podría ser usada para determinar la deflexión de una superficie de control primaria de vuelo para una aeronave importada que es ensamblada nuevamente después del envío?:	A
OPCION A:	Hojas de datos del certificado de tipo de la aeronave.	
OPCION B:	Manual de importación del avión.	
OPCION C:	El certificado de aeronavegabilidad emitido por el país importador.	
PREG20241101023 7	8229. Si un piloto reporta que un avión vuela con el ala izquierda pesada, esta condición puede ser corregida por:	A
OPCION A:	El incremento del ángulo de incidencia del ala izquierda, o la disminución del ángulo de incidencia del ala derecha, o ambos.	
OPCION B:	El incremento del ángulo diedro del ala izquierda, o la disminución del ángulo diedro del ala derecha, o ambos.	
OPCION C:	El ajuste del ángulo diedro del ala izquierda de modo que la presión diferencial entre las superficies superior e inferior del ala sea incrementada.	
PREG20241101023 8	8230. Si el estabilizador vertical de un avión mono motor, propulsado por hélice, está alineado y montado adecuadamente, éste será generalmente paralelo a:	B
OPCION A:	El eje longitudinal pero no al eje vertical.	
OPCION B:	El eje vertical pero no al eje longitudinal.	
OPCION C:	Ambos ejes, el longitudinal y el vertical.	

PREG20241101023 9	8231. Una aeronave que tiene buena estabilidad longitudinal debería tener una mínima tendencia a:	B
OPCION A:	Rolar.	
OPCION B:	Cabecear.	
OPCION C:	Guiñar.	
PREG20241101024 0	8232. Con el incremento del ángulo de ataque de un perfil aerodinámico, el centro de presiones:	C
OPCION A:	Se moverá hacia el borde de salida.	
OPCION B:	Permanecerá estacionario porque las componentes de sustentación y de resistencia incrementan proporcionalmente al ángulo de ataque incrementado.	
OPCION C:	Se moverá hacia el borde de ataque.	
PREG20241101024 1	8233. El ángulo de incidencia es el ángulo agudo formado por:	B
OPCION A:	La diferencia angular entre la disposición del perfil principal y el perfil auxiliar (estabilizador horizontal) en referencia al eje longitudinal de la aeronave.	
OPCION B:	Una línea paralela a la cuerda del ala y una línea paralela al eje longitudinal de la aeronave.	
OPCION C:	Una línea paralela al ala desde la raíz hasta la punta y una línea paralela al eje transversal de la aeronave.	
PREG20241101024 2	8234. El centro de sustentación de un avión es usualmente ubicado detrás del centro de gravedad:	B
OPCION A:	De modo que el avión tendrá una tendencia de cola pesada.	
OPCION B:	De modo que el avión tendrá una tendencia de nariz pesada.	
OPCION C:	Para mejorar la estabilidad respecto al eje longitudinal.	
PREG20241101024 3	8235. Un avión es controlado direccionalmente respecto a su eje vertical por medio del:	A
OPCION A:	Timón de dirección.	
OPCION B:	Elevador (es).	
OPCION C:	Alerones.	
PREG20241101024 4	8236. Los elevadores de un avión convencional son usados para proveer rotación respecto al:	B
OPCION A:	Eje longitudinal.	
OPCION B:	Eje transversal.	
OPCION C:	Eje vertical.	
PREG20241101024 5	8237. Incrementar el ángulo de incidencia hacia el borde del ala izquierda de un monoplano, con fines de reglaje y montaje después de un vuelo de prueba, ¿qué efecto tendrá en la sustentación y la resistencia de dicha ala?:	B

- OPCION A:** Tanto la sustentación como la resistencia disminuirán debido a la disminución del ángulo de ataque.
- OPCION B:** Tanto la sustentación como la resistencia aumentarán debido al aumento del ángulo de ataque.
- OPCION C:** La resistencia disminuirá debido al efecto del incremento de la sustentación.

PREG20241101024 8238. ¿Qué tipo de sistema de flaps incrementa la superficie alar y cambia la curvatura del ala?: A
6

- OPCION A:** Tipo Fowler.
- OPCION B:** Tipo ranurados.
- OPCION C:** Tipo divididos o dobles.

PREG20241101024 8239. Si el ala derecha de un monoplano es montada incorrectamente a un ángulo de incidencia mayor que el designado en las especificaciones del fabricante, esto causará que: A
7

- OPCION A:** El avión esté fuera de balance lateral y direccional.
- OPCION B:** El avión cabecee y alabee respecto al eje transversal.
- OPCION C:** El ala derecha tenga un incremento de sustentación y una disminución de resistencia.

PREG20241101024 8240. La cuerda de un ala es medida desde: C
8

- OPCION A:** El extremo (punta) de un ala al extremo de la otra.
- OPCION B:** La raíz del ala al extremo (punta) del ala.
- OPCION C:** El borde de ataque al borde de salida.

PREG20241101024 8241. Cuando la sustentación de un perfil incrementa, la resistencia: B
9

- OPCION A:** Disminuye.
- OPCION B:** También incrementa.
- OPCION C:** Incrementa mientras varia la sustentación, pero retornará a su valor original.

PREG20241101025 8242. ¿Qué factores físicos están involucrados en el alargamiento de las alas de un avión?: B
0

- OPCION A:** Espesor y cuerda.
- OPCION B:** Envergadura y cuerda.
- OPCION C:** Diedro y ángulo de ataque.

PREG20241101025 8243. El inapropiado montaje del sistema de aleta de compensación del timón de profundidad (trim tab), afectará el balance del avión alrededor de su eje: A
1

- OPCION A:** Lateral.
- OPCION B:** Longitudinal.

OPCION C: Vertical.

PREG20241101025 2 8244. Un avión que tiene la tendencia a incrementar gradualmente un momento de cabeceo que ha sido establecido en movimiento tiene: A

OPCION A: Pobre estabilidad longitudinal.

OPCION B: Buena estabilidad lateral.

OPCION C: Pobre estabilidad lateral.

PREG20241101025 3 8245. El propósito de los hipersustentadores de borde de ataque (slats) del ala es: A

OPCION A: Reducir la velocidad de pérdida.

OPCION B: Reducir la resistencia.

OPCION C: Incrementar la velocidad en el despegue.

PREG20241101025 4 8246. El ángulo de incidencia de un avión en reposo: C

OPCION A: Afecta el diedro de las alas en vuelo.

OPCION B: Es el mismo que el ángulo entre el viento relativo y la cuerda del ala.

OPCION C: No varía cuando se encuentra vuelo.

PREG20241101025 5 8247. El bataneo es la aplicación intermitente de fuerzas a una parte del avión, esta es causada por: B

OPCION A: Montaje incorrecto de los flaps.

OPCION B: Un flujo inestable por turbulencia.

OPCION C: Montaje incorrecto de los alerones.

PREG20241101025 6 8248. El movimiento del avión a lo largo su eje lateral (alabeo) es también un movimiento: C

OPCION A: Alrededor o sobre el eje longitudinal controlado por el elevador.

OPCION B: Alrededor o sobre el eje lateral controlado por los alerones.

OPCION C: Alrededor o sobre el eje longitudinal controlado por los alerones.

PREG20241101025 7 8249. El propósito primordial de las láminas de pérdida es: B

OPCION A: Proveer sustentación adicional a bajas velocidades.

OPCION B: Lograr que la porción interna del ala entre en pérdida primero.

OPCION C: Proveer sustentación adicional a altos ángulos de ataque.

PREG20241101025 8 8250. Las verificaciones de montaje y alineación no deberían ser realizados a la intemperie; sin embargo, si esto no puede ser evitado, el avión debería ser posicionado: C

OPCION A: En forma oblicua respecto del viento.

OPCION B: Orientado en cualquier dirección dado que no hace ninguna diferencia si el viento es estacionario (sin ráfagas).

OPCION C: Con la nariz orientada hacia el viento.

PREG20241101025 8251. El ángulo correcto de diedro puede ser determinado por: C
9

OPCION A: La medición del ajuste angular de cada ala en el larguero posterior con un transportador burbuja.

OPCION B: La ubicación de una regla y un transportador burbuja a través de los largueros mientras el avión está en posición de vuelo.

OPCION C: El uso de un panel de diedro y un nivel de burbuja a lo largo del larguero delantero de cada ala.

PREG20241101026 8252. El ángulo diedro de un ala puede ser medido colocando una regla A
0 y un transportador de nivel en:

OPCION A: El larguero delantero.

OPCION B: La raíz de ala.

OPCION C: La cuerda del ala.

PREG20241101026 8253. ¿Dónde se encontraría información precisa para realizar una C
1 verificación de la alineación de simetría para una aeronave particular?:

OPCION A: En las especificaciones de la aeronave u hoja de datos del certificado de tipo (type certificate data sheet).

OPCION B: En los Boletines de servicio del fabricante.

OPCION C: En el manual de servicio o mantenimiento de la aeronave.

PREG20241101026 8254. ¿Dónde se encuentra la sección longitudinal de una aeronave?: C
2

OPCION A: A una medida de alto, a la derecha o la izquierda, y perpendicular a la línea central horizontal.

OPCION B: A una medida de ancho, a la izquierda, y perpendicular a la línea central vertical.

OPCION C: A una medida de ancho, a la izquierda o a la derecha, y paralela a la línea central vertical.

PREG20241101026 8255. ¿Dónde está localizada la estación de fuselaje N° 137?: B
3

OPCION A: A 137 centímetros detrás de la nariz o la línea de referencia fija.

OPCION B: A 137 pulgadas detrás de la estación cero o la línea de referencia fija.

OPCION C: Detrás del motor.

PREG20241101026 8256. La torsión correcta de un ala construida de una lámina metálica B
4 puede ser usualmente verificada utilizando:

OPCION A: Una plomada, cuerda y una regla.

OPCION B: Un nivel de burbuja y dispositivos especiales descritos por el fabricante.

OPCION C: Una regla, cinta de medición y una escuadra de carpintero.

PREG202411010265	8257. La vasta mayoría de los cables de control de aeronave son terminados con terminales estampados, que deben ser:	C
OPCION A:	Tratados contra corrosión para demostrar el cumplimiento con los requerimientos del fabricante después de la operación de estampado.	
OPCION B:	Probados por tracción para demostrar el cumplimiento con los requerimientos del fabricante después de la operación de estampado.	
OPCION C:	Verificados con un calibrador de límites (pasa-no-pasa) antes y después, para demostrar el cumplimiento con los requerimientos del fabricante después de la operación de estampado.	
PREG202411010266	8258. ¿Qué método de verificación no destructivo es normalmente usado para asegurar que la correcta cantidad de estampado ha sido llevada a cabo, cuando se instalan terminales del tipo estampado en cables de control de aeronaves?:	C
OPCION A:	Verificar la superficie de la porción estampada del terminal por pequeñas grietas lo cual indica un estampado incompleto.	
OPCION B:	Medir la longitud final del barril del terminal y comparar con la longitud inicial.	
OPCION C:	Usar un calibrador de límites (pasa-no-pasa) para verificar el diámetro de la porción estampada del terminal.	
PREG202411010267	8259. Cuando se inspecciona un tensor de cable de control para la apropiada instalación, se determina que:	C
OPCION A:	No más de cuatro hilos estén expuestos a cada lado del barril del tensor.	
OPCION B:	Los hilos extremos del terminal sean visibles a través del orificio de seguridad en el barril.	
OPCION C:	Los extremos del alambre de seguridad estén envueltos un mínimo de cuatro vueltas alrededor del vástago extremo del terminal.	
PREG202411010268	8260. Si todas las instrucciones emitidas por el fabricante de herramientas de estampado son seguidas cuando se estampa un terminal de cable, la resistencia del terminal estampado resultante debería ser:	A
OPCION A:	La resistencia nominal total del cable.	
OPCION B:	80 % de la resistencia nominal total del cable.	
OPCION C:	70 % de la resistencia nominal total del cable.	
PREG202411010269	8261. ¿Cuál es un dispositivo de seguridad aceptable para una tuerca almenada cuando son instaladas en estructuras secundarias?:	C
OPCION A:	Arandela estrella.	
OPCION B:	Arandela elástica.	
OPCION C:	Pasador de chaveta.	
PREG202411010270	8261-1. Cuando es instalada una tuerca castillo, comienza a alinearse con el pasador de chaveta:	C
OPCION A:	Recomendado un mínimo torque sin brazo de fricción de torque.	

OPCION B: Recomendado un máximo torque menos brazo de fricción de torque.
OPCION C: Recomendado mínimo torque más brazo de fricción de torque.

PREG20241101027 8262. Cuando son usados en las proximidades de compases magnéticos, ¿de qué material son hechos los pasadores de chaveta?: A
1

OPCION A: Acero resistente a la corrosión.
OPCION B: Aleación de aluminio anodizado.
OPCION C: Acero al carbono de bajo cadmiado.

PREG20241101027 8263. Cuando una tuerca auto sujetadora, del tipo de engaste de fibra o B
2 nylon, puede ser enroscada en un perno o tornillo a través de insertarla solo con los dedos, esta debería ser:

OPCION A: Reajustada frecuentemente.
OPCION B: Descartada.
OPCION C: Reusada solo en una ubicación diferente.

PREG20241101027 8264. El propósito del estabilizador vertical es proveer: A
3

OPCION A: Estabilidad direccional.
OPCION B: Estabilidad longitudinal.
OPCION C: Estabilidad lateral.

PREG20241101027 8265. ¿Cómo son efectuados los cambios en la dirección de un cable de A
4 control?:

OPCION A: Por poleas.
OPCION B: Por levas acodadas.
OPCION C: Por guías.

PREG20241101027 8266. ¿Cuál es el menor tamaño de cable que puede ser usado en un C
5 sistema de control primario de una aeronave?:

OPCION A: 1/4 de pulgada.
OPCION B: 5/16 de pulgada.
OPCION C: 1/8 de pulgada.

PREG20241101027 8267. Luego de reparar o recubrir un estabilizador vertical, la superficie C
6 debería ser rebalanceada:

OPCION A: A lo largo de su eje de envergadura.
OPCION B: En su posición normal de vuelo.
OPCION C: De acuerdo con las especificaciones del fabricante.

PREG20241101027 8268. Colocar un pedazo de tela alrededor de un cable de control de B
7 acero inoxidable y deslizarlo desde un extremo a otro extremo de la longitud del cable, es generalmente un método satisfactorio de:

OPCION A: Corrosión.

OPCION B: Hilos rotos.
OPCION C: Deterioro excesivo.

PREG20241101027 8269. El sistema de control operado por cable de una aeronave 8 A
enteramente metálica, que no incorpora un dispositivo compensador de temperatura, ha sido montado a la tensión correcta en un hangar calefaccionado. Si la aeronave es operada en un clima muy frío, la tensión del cable:

OPCION A: Disminuirá cuando la estructura de la aeronave y los cables se enfríen.
OPCION B: Aumentará cuando la estructura de la aeronave y los cables se enfríen.
OPCION C: No será afectada si el cable instalado es de acero inoxidable.

PREG20241101027 8270. A menudo, reparar una superficie de control requiere el 9 B
rebalanceo estático de la misma. Generalmente, la condición de balance de control de vuelo puede ser determinado por:

OPCION A: La verificación de distribución equitativa del peso a través de toda la superficie de control.
OPCION B: El comportamiento del borde de fuga cuando la superficie está suspendida desde los puntos de articulación.
OPCION C: La suspensión de la superficie de control desde el borde de ataque en la posición de línea de corriente y verificando la distribución del peso.

PREG20241101028 8271. El excesivo desgaste en ambos lados de la ranura de una polea 0 A
del cable de control es evidencia por:

OPCION A: Desalineación de la polea.
OPCION B: Desalineación del cable.
OPCION C: Excesiva tensión del cable.

PREG20241101028 8272. La guía de entrada nunca debería deflejar la alineación de un 1 C
cable más que:

OPCION A: 12°.
OPCION B: 8°.
OPCION C: 3°.

PREG20241101028 8273. ¿Dónde ocurre más frecuentemente la rotura de los alambres de 2 A
los cables de control?:

OPCION A: La rotura usualmente ocurre donde los cables pasan sobre poleas y a través de guías de entrada.
OPCION B: Los lugares de rotura son impredecibles y usualmente ocurren aleatoriamente en cualquier lugar a lo largo del cable.
OPCION C: La rotura ocurre usualmente donde los cables son estampados al tensor y a los terminales esféricos.

PREG20241101028 8274. ¿Con cuál sistema está asociado el control diferencial?: 3 B

OPCION A: Compensador.

OPCION B: Alerón.

OPCION C: Elevador.

PREG20241101028 8275. ¿Cuál afirmación es verdadera con respecto a la inspección de 4 100 horas de un avión equipado con un sistema de control del tipo tubo de doble efecto?: C

OPCION A: Las cabezas de bielas roscadas no deben ser ajustadas en su longitud para propósitos de montaje porque las cabezas de bielas han sido posicionadas apropiadamente y fijadas durante la fabricación.

OPCION B: Las roscas del extremo del terminal de los tensores deberían ser visibles a través del orificio de seguridad del barril.

OPCION C: Las cabezas de bielas roscadas deberían ser verificadas por la cantidad del acoplamiento de rosca por medio del orificio de inspección provisto.

PREG20241101028 8276. Si los cables de control son ajustados apropiadamente y las 5 superficies de control tienden a vibrar, la causa probable es: A

OPCION A: Accesorios de acoplamiento desgastados.

OPCION B: El lubricante puede tener efecto en las superficies de control.

OPCION C: Tensión del cable excesiva.

PREG20241101028 8277. Los sistemas de compensación de control de vuelo de la aeronave 6 deben ser diseñados e instalados de modo que: A

OPCION A: El piloto pueda determinar la posición relativa de las aletas de compensación desde la cabina.

OPCION B: El control operativo y las aletas de compensación siempre se moverán en la misma dirección.

OPCION C: El sistema de compensación se desenganchará o se pondrá inoperativo si el sistema de control primario de vuelo falla.

PREG20241101028 8278. La estabilidad alrededor del eje el cual recorre paralelo a la línea 7 de vuelo, es conocida como: B

OPCION A: Estabilidad longitudinal.

OPCION B: Estabilidad lateral.

OPCION C: Estabilidad direccional.

PREG20241101028 8279. El propósito de las aletas compensadoras articuladas o servo 8 aletas es: A

OPCION A: Asistir al piloto en el movimiento de las superficies de control.

OPCION B: Contribuir en el balance estático de la superficie de control.

OPCION C: Hacer un posible ajuste de compensación en vuelo.

PREG20241101028 8280. Si la palanca de mando de una aeronave con controles de vuelo 9 montados apropiadamente es movida hacia atrás y a la izquierda, el alerón derecho se moverá: C

OPCION A: Hacia abajo y el elevador se moverá hacia abajo.

OPCION B: Hacia arriba y el elevador se moverá hacia abajo.

OPCION C: Hacia abajo y el elevador se moverá hacia arriba.

PREG20241101029 0 8281. El movimiento del control de mando de la cabina hacia la posición nariz abajo durante una comprobación operacional en tierra del sistema de compensación del timón de profundidad, ¿en qué dirección causará que se mueva el borde de salida de la aleta de compensación?: B

OPCION A: Hacia abajo sin importar la posición del elevador.

OPCION B: Hacia arriba sin importar la posición del elevador.

OPCION C: Hacia abajo si el elevador está en la posición arriba (UP) y hacia arriba si el elevador está en la posición abajo (DOWN).

PREG20241101029 1 8282. Si la palanca de mando de una aeronave con controles de vuelo montados apropiadamente es movida hacia adelante y a la derecha, el alerón izquierdo se moverá: C

OPCION A: Hacia arriba y el elevador se moverá hacia abajo.

OPCION B: Hacia abajo y el elevador se moverá hacia arriba.

OPCION C: Hacia abajo y el elevador se moverá hacia abajo.

PREG20241101029 2 8283. Si el desplazamiento de los controles de un avión es correcto pero los cables son montados excesivamente ajustados, ¿qué efecto probable tendrá cuando el avión esté en vuelo?: B

OPCION A: El avión tenderá a recaer sobre una de sus alas.

OPCION B: El avión tendrá los controles pesados.

OPCION C: El piloto será incapaz de volar el avión en automático.

PREG20241101029 3 8284. Durante la inspección del sistema de control de vuelo de un avión equipado con control de alerones del tipo diferencial, el movimiento de lado a lado de la palanca de mando causará que: A

OPCION A: Cada alerón tenga un mayor desplazamiento hacia arriba (desde la posición neutra) que el desplazamiento hacia abajo.

OPCION B: Cada alerón tenga un mayor desplazamiento hacia abajo (desde la posición neutra) que el desplazamiento hacia arriba.

OPCION C: El alerón izquierdo se mueva a través de un mayor número de grados (desde la posición totalmente arriba hasta totalmente abajo) que el alerón derecho.

PREG20241101029 4 8285. Un medidor de ángulos universal para hélices usado para medir los grados de desplazamiento del alerón debería ser puesto a cero: A

OPCION A: Con el alerón en la posición neutra (NEUTRAL).

OPCION B: Con el alerón en la posición abajo (DOWN).

OPCION C: Cuando el avión está en una actitud de vuelo nivelado.

PREG20241101029 5 8286. El medidor de ángulos universal para hélices puede ser usado para medir: C

- OPCION A:** El recorrido de la hélice.
OPCION B: El alargamiento de un ala.
OPCION C: Los grados de desplazamiento del flap.

PREG20241101029 8287. (En referencia a la Figura 8). Identificar el cable que es usado en sistemas de control primario y en otros lugares donde es frecuente la operación sobre poleas: C

- OPCION A:** 2.
OPCION B: 1.
OPCION C: 3.

PREG20241101029 8288. Un regulador de tensión en el sistema de cable de control de vuelo de una aeronave grande, totalmente metálica, es usado principalmente para: C

- OPCION A:** Incrementar la tensión del cable en clima frío.
OPCION B: Proveer un medio de cambio de tensión del cable en vuelo.
OPCION C: Mantener la tensión establecida.

PREG20241101029 8289. (En referencia a la Figura 9). Cuando la temperatura del aire exterior es de 80°F, seleccione el rango de tensión aceptable para un cable 3/16: B

- OPCION A:** Mínimo 130 libras, máximo 140 libras.
OPCION B: Mínimo 117 libras, máximo 143 libras.
OPCION C: Mínimo 120 libras, máximo 140 libras.

PREG20241101029 8290. El control diferencial en un sistema de alerón significa que: B

- OPCION A:** El desplazamiento hacia abajo es mayor que el desplazamiento hacia arriba.
OPCION B: El desplazamiento hacia arriba es mayor que el desplazamiento hacia abajo.
OPCION C: Un alerón en un ala se desplaza más hacia arriba que el alerón en el ala opuesta para ajustar el alabeo positivo y el alabeo negativo.

PREG20241101030 8291. ¿Por qué es generalmente necesario elevar con gatos una aeronave dentro de un hangar para el pesaje?: B

- OPCION A:** De este modo el avión puede ser colocado en una posición nivelada.
OPCION B: De este modo las corrientes de aire no desestabilizan las balanzas.
OPCION C: De este modo las balanzas pueden ser calibradas a cero libras.

PREG20241101030 8292. ¿Qué debería ser realizado antes de elevar con gatos un avión?: A

- OPCION A:** Instalar paneles o placas de carga crítica.
OPCION B: Determinar que los tanques de combustible estén vacíos.
OPCION C: Asegurarse que la aeronave esté nivelada lateralmente.

