

TEMA: TEM2024110718 HABILITACIÓN DE CÉLULA – SISTEMA DE
1 COMBUSTIBLE DE LAS AERONAVES 2023

COD PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20241101076 1	8734. ¿Qué método sería utilizado para verificar por fugas internas una válvula de combustible sin remover la misma de la aeronave?: OPCION A: Colocar la válvula en la posición OFF, drenar la copa del filtro, y con las bombas reforzadoras encendidas, observar si fluye el combustible hacia la copa. OPCION B: Remover las tapas de combustible, encender las bombas reforzadoras, y observar si hay formación de burbujas en el tanque. OPCION C: Aplicar presión de aire regulada en el lado inferior de la bomba de combustible y escuchar si pasa aire a través de la válvula.	A
PREG20241101076 2	8735. ¿Por qué los combustibles de motores a reacción son más susceptibles a la contaminación por agua que los aviones a gasolina?: OPCION A: Porque el combustible de los motores a reacción tiene mayor viscosidad que el de los aviones a gasolina. OPCION B: Porque el combustible de los motores a reacción es más liviano que el de los aviones a gasolina, por lo tanto, el agua se suspende más fácilmente. OPCION C: Porque la condensación es mayor debido a la mayor volatilidad de los combustibles de los motores a reacción.	A
PREG20241101076 3	8736. Cuando se instala una línea rígida de combustible, de 1/2 pulgada de diámetro ¿a qué intervalos debería ser sostenida la línea?: OPCION A: 24 pulgadas. OPCION B: 12 pulgadas. OPCION C: 16 pulgadas.	C
PREG20241101076 4	8737. La sonda de un medidor del nivel de combustible del tipo capacitancia es esencialmente: OPCION A: Un capacitor actuado por un flotador. OPCION B: Un capacitor con combustible y aire actuando como una placa. OPCION C: Un capacitor con combustible y aire actuando como un dieléctrico.	C
PREG20241101076 5	8738. ¿Cuál afirmación concerniente a un sistema de indicación de cantidad de combustible del tipo capacitancia electrónica es verdadera?: OPCION A: No tiene partes móviles dentro del tanque. OPCION B: Tiene dos tubos separados por un campo electrónico en el tanque. OPCION C: Utiliza un capacitor variable para indicar la capacidad del tanque de combustible.	A
PREG20241101076 6	8739. ¿Qué tipo de sistema de indicación de cantidad de combustible de lectura remota tiene varias sondas instaladas en cada tanque?:	B

OPCION A: Electromecánico.
OPCION B: Electrónico.
OPCION C: De lectura directa.

PREG20241101076 7 8740. ¿Cuál sistema de indicación de cantidad de combustible de una aeronave incorpora un amplificador de señal?: A

OPCION A: Electrónico.
OPCION B: De mirilla.
OPCION C: Eléctrico.

PREG20241101076 8 8741. Un medidor de goteo se puede utilizar para medir: A

OPCION A: La cantidad de combustible en el tanque.
OPCION B: Las pérdidas en el sistema con el sistema apagado.
OPCION C: Las pérdidas del diafragma de la bomba de combustible.

PREG20241101076 9 8742. El sistema de indicación de cantidad de combustible del tipo electrónico consiste de un circuito de puente y: A

OPCION A: Un amplificador, un indicador, y una unidad de tanque.
OPCION B: Un tanque, un amplificador y un indicador.
OPCION C: Una unidad de tanque, un tanque y un amplificador.

PREG20241101077 0 8743. ¿En qué tipo de sistema de indicación de cantidad de combustible es utilizado una sonda o una serie de sondas para indicar la cantidad de combustible?: B

OPCION A: Sistema Selsyn.
OPCION B: Sistema Capacitor.
OPCION C: Sistema Sincronizador.

PREG20241101077 1 8744. ¿Por qué el sistema de indicación de cantidad de fluido del tipo capacitancia es más preciso en la medición del nivel de combustible que el del tipo mecánico?: C

OPCION A: Porque solamente son necesarios una sonda y un indicador para configuraciones múltiples de tanque.
OPCION B: Porque el sistema mide en galones y los convierte en libras.
OPCION C: Porque el sistema mide el peso en vez del volumen.

PREG20241101077 2 8745. Una ventaja de los sistemas de indicación de cantidad de combustible del tipo eléctrico y electrónico es que: C

OPCION A: Los indicadores están calibrados en galones, por lo tanto, no se requiere ninguna conversión.
OPCION B: Solamente son necesitados un transmisor y un indicador, sin importar el número de tanques.
OPCION C: Muchos niveles de los tanques de combustible pueden ser leídos en un indicador.

PREG20241101077 8746. Un totalizador de combustible es un componente que indica: C
3

OPCION A: La cantidad total de combustible que está siendo consumida por todos los motores.

OPCION B: La cantidad de combustible en cualquier tanque.

OPCION C: La cantidad de combustible en todos los tanques.

PREG20241101077 8746-2. Un totalizador digital de combustible indica automáticamente la cantidad de combustible usada, la cantidad remanente, el régimen actual de consumo y: A
4

OPCION A: El peso del combustible a bordo en el despegue.

OPCION B: El combustible remanente de la reserva de combustible en el minuto 45 de un vuelo IFR (reglas de vuelo por instrumento).

OPCION C: El combustible remanente y el tiempo de vuelo a la configuración de potencia actual.

PREG20241101077 8747. ¿Qué es el dieléctrico (material no conductor) en un sistema de indicación de cantidad de combustible del tipo capacitancia?: C
5

OPCION A: Es la pared exterior del capacitor.

OPCION B: Es el combustible en el tanque.

OPCION C: Es el combustible y el aire en el tanque.

PREG20241101077 8748. El sistema de indicación de cantidad de combustible del tipo capacitancia mide el combustible en: A
6

OPCION A: Libras.

OPCION B: Libras por hora.

OPCION C: Galones.

PREG20241101077 8749. ¿Cuáles son los cuatro tipos generales de medidores de cantidad de combustible?: A
7

OPCION A: Mirilla, mecánica, eléctrica y electrónica.

OPCION B: Electrónica eléctrica, tubo de bourbon e indicador de tornasol.

OPCION C: Eléctrico, tipo presión estática de lectura directa, mirilla e indicador de tornasol.

PREG20241101077 8750. ¿Cómo afecta la temperatura al peso del combustible?: A
8

OPCION A: El combustible frío es más pesado por galón.

OPCION B: El combustible caliente es más pesado por galón.

OPCION C: La temperatura no tiene efecto.

PREG20241101077 8751. Una ventaja de los sistemas de indicación de cantidad de combustible de eléctrico y electrónico es que el indicador: A
9

OPCION A: Puede ser ubicado a cualquier distancia de los tanques.

OPCION B: No tiene dispositivos móviles.

OPCION C: Siempre mide volumen en lugar de la masa.

PREG20241101078 0 8752. Cuando la cantidad de combustible se mide en libras en vez de galones, la medición será más precisa porque el volumen del combustible

A

OPCION A: Varía con los cambios de temperatura.

OPCION B: Incrementa cuando la temperatura disminuye.

OPCION C: Varía con los cambios de la presión atmosférica.

PREG20241101078 1 8753. Un sistema de indicación de cantidad de combustible del tipo eléctrico consiste de un indicador en la cabina y un:

A

OPCION A: Transmisor operado por flotador instalado en el tanque.

OPCION B: resto-flotador en la superficie del tanque.

OPCION C: Receptor operado por flotador instalado en el tanque.

PREG20241101078 2 8754. ¿Cuál es el propósito de un transmisor operado por flotador instalado en un tanque de combustible?:

A

OPCION A: Enviar una señal eléctrica al indicador de cantidad de combustible.

OPCION B: Detectar la cantidad total de densidad de combustible.

OPCION C: Detectar las cualidades dieléctricas del combustible y del aire en el tanque.

PREG20241101078 3 8755. En un sistema de indicación de cantidad de combustible del tipo electrónico la unidad de detección del tanque es:

A

OPCION A: Un capacitor.

OPCION B: Una resistencia variable.

OPCION C: Un inductor variable.

PREG20241101078 4 8756. ¿A qué debe estar calibrado para leer en cada indicador de cantidad de combustible durante vuelo nivelado cuando la cantidad de combustible remanente es igual al suministro de combustible inutilizable?:

C

OPCION A: La cantidad total de combustible inutilizable.

OPCION B: La cantidad total de combustible inutilizable y la cantidad de combustible inutilizable en cada tanque.

OPCION C: Cero.

PREG20241101078 5 8757. ¿Qué unidad sería ajustada para cambiar los límites de advertencia de presión de combustible?:

B

OPCION A: La válvula de derivación del flujómetro.

OPCION B: El mecanismo sensible a la presión.

OPCION C: La válvula de alivio de presión de combustible.

PREG20241101078 6	8758. Seleccionar uno de los medios de control de la temperatura del combustible en una aeronave propulsada por turbina:	C
OPCION A:	Enviar aire sangrado del motor al filtro de combustible.	
OPCION B:	Enviar aire sangrado del motor al tanque de combustible.	
OPCION C:	Enviar aire sangrado del motor al intercambiador de calor.	
PREG20241101078 7	8759. ¿Cuál es el propósito de las válvulas de retención de tipo charnela en los tanques de combustible integrales?:	B
OPCION A:	Permitir el vaciado de combustible de los tanques por succión.	
OPCION B:	Evitar que el combustible fluya al exterior de las bombas reforzadoras.	
OPCION C:	Permitir que las bombas accionadas por el motor vacíen el combustible directamente desde el tanque si la bomba reforzadora falla.	
PREG20241101078 8	8760. ¿Qué unidad es generalmente usada para actuar el sistema de advertencia de presión de combustible?:	B
OPCION A:	Flujómetro.	
OPCION B:	Mecanismo sensible a la presión.	
OPCION C:	Indicador de presión de combustible.	
PREG20241101078 9	8761. ¿Qué método es usado en aeronaves propulsadas por turbinas para determinar cuándo la condición del combustible se está aproximando al peligro de formación de cristales de hielo?:	C
OPCION A:	Alarma de presión de combustible.	
OPCION B:	Medidor de presión de combustible.	
OPCION C:	Indicador de temperatura de combustible.	
PREG20241101079 0	8762. ¿Cuál de las siguientes daría la primera indicación positiva de que es necesitado un cambio de un tanque de combustible a otro?:	A
OPCION A:	Alarma de presión de combustible.	
OPCION B:	Medidor de presión de combustible.	
OPCION C:	Indicador de cantidad de combustible.	
PREG20241101079 1	8763. Los contactos del interruptor de la alarma de presión de combustible se cierran y la luz de alerta es encendida cuando:	C
OPCION A:	Una cantidad medida de combustible ha pasado a través de este.	
OPCION B:	El flujo de combustible se detiene.	
OPCION C:	La presión de combustible cae por debajo de límites específicos.	
PREG20241101079 2	8764. ¿Cuál es la función de un transmisor en un sistema de alarma de presión de combustible?:	B
OPCION A:	Transmitir una señal eléctrica a la presión de fluido.	
OPCION B:	Convertir la presión de fluido a una señal eléctrica.	
OPCION C:	Transmitir la presión de fluido directamente al indicador.	

PREG20241101079 8765. ¿Dónde es tomada la presión de combustible para la señal de alarma de presión en la mayoría de motores de aeronaves?: B
3

OPCION A: Del lado de la salida de la bomba reforzadora.

OPCION B: En la línea de presión de combustible del carburador.

OPCION C: Entre la bomba de combustible y el filtro.

PREG20241101079 8766. ¿Cuál de los siguientes son necesarios para localizar y reparar efectivamente las averías de un sistema de alarma de presión de combustible?: A
4

OPCION A: Los manuales de mantenimiento del fabricante.

OPCION B: Circular de asesoramiento, métodos aceptables, técnicas, y prácticas – Inspección y reparación de aeronaves.

OPCION C: Los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos.

PREG20241101079 8767. ¿Cuál de los siguientes sería el más útil para localizar y corregir una pérdida interna de combustible en un sistema de combustible de una aeronave?: C
5

OPCION A: Manual de reparación de estructura de la aeronave.

OPCION B: Manual de partes ilustradas.

OPCION C: Un esquema del sistema de combustible.

PREG20241101079 8768. En algunas aeronaves con varios tanques de combustible, el posible peligro de permitir que el suministro de combustible en un tanque se agote antes de que la válvula selectora sea cambiada a otro tanque es evitada por la instalación de: A
6

OPCION A: Un sistema de señal de alarma de presión de combustible.

OPCION B: Una válvula de alivio de presión de combustible.

OPCION C: Una válvula de derivación de la bomba de combustible del motor.

PREG20241101079 8769. La función de un calentador de combustible es: A
7

OPCION A: Proteger el sistema de combustible del motor contra la congelación.

OPCION B: Proteger el combustible de la congelación.

OPCION C: Calentar el combustible a temperatura de combustión.

PREG20241101079 8770. (1) Los sistemas de combustible de los motores de turbina de gas son muy susceptibles a la formación de hielo en los filtros de combustible. C
8

(2) Un calentador de combustible opera como un intercambiador de calor para calentar el combustible.

Con respecto a las afirmaciones anteriores:

OPCION A: Solamente (1) es verdadera.

OPCION B: Solamente (2) es verdadera.

OPCION C: Ambas, (1) y (2) son verdaderas.

PREG20241101079 8771. (1) Un calentador de combustible puede usar aire sangrado del motor como una fuente de calor.(2) Un calentador de combustible puede usar aceite lubricante del motor como una fuente de calor. B
9 Con respecto a las afirmaciones anteriores:

OPCION A: Solamente (1) es verdadera.

OPCION B: Ambas, (1) y (2) son verdaderas.

OPCION C: Ni (1), ni (2) son verdaderas.

PREG20241101080 8772. (1) Un manómetro de combustible es un medidor de presión diferencial.(2) Un manómetro de combustible indica la presión del B
0 combustible que ingresa al carburador.
Con respecto a las afirmaciones anteriores:

OPCION A: Solamente (2) es verdadera.

OPCION B: Ambas, (1) y (2) son verdaderas.

OPCION C: Ni (1), ni (2) son verdaderas.

PREG20241101080 8773. (1) Una válvula de alivio de presión de combustible es requerida A
1 en una bomba de combustible de desplazamiento positivo de una aeronave.
(2) Una válvula de alivio de presión de combustible es requerida en una bomba centrífuga reforzadora de combustible de una aeronave.
Con respecto a las afirmaciones anteriores:

OPCION A: Solamente (1) es verdadera.

OPCION B: Solamente (2) es verdadera.

OPCION C: Ambas, (1) y (2) son verdaderas.

PREG20241101080 8774. El propósito principal de un sumidero del tanque de combustible B
2 es proveer:

OPCION A: Un sistema positivo para mantener el suministro de combustible mínimo de diseño para una operación segura.

OPCION B: Un lugar donde el agua y las acumulaciones de suciedad del tanque puedan ser colectadas y drenadas.

OPCION C: Un suministro de reserva de combustible que le permita a la aeronave aterrizar de forma segura en el caso de falta de combustible.

PREG20241101080 8775. ¿Por qué son usados los tanques de combustible integrales en C
3 aeronaves grandes?:

OPCION A: Para reducir el peligro de incendio.

OPCION B: Para facilitar el servicio.

OPCION C: Para reducir peso.

PREG20241101080 8776. Si una aeronave es abastecida de combustible de un camión o un B
4 tanque de abastecimiento de los cuales se sabe que no están contaminados de suciedad o agua, las verificaciones periódicas de los sumideros de los tanques de combustible y los filtros del sistema:

- OPCION A:** Pueden ser eliminados excepto las verificaciones de filtros antes del primer vuelo del día y las verificaciones de los sumideros de los tanques de combustible durante una inspección de 100 horas o una anual.
- OPCION B:** Aún son necesarias debido a la posibilidad de contaminación proveniente de otras fuentes.
- OPCION C:** Pueden ser reducidas considerablemente dado que la contaminación proveniente de otras fuentes es relativamente improbable y por las pequeñas consecuencias que originan en los sistemas de combustible de aeronaves modernas.

PREG20241101080 5 8777. El vaciado de combustible de una aeronave debería ser realizada: C

- OPCION A:** Con el equipo de comunicaciones de la aeronave encendido y en contacto con la torre en caso de incendio.
- OPCION B:** En un hangar donde las actividades puedan ser controladas.
- OPCION C:** Al aire libre por la buena ventilación.

PREG20241101080 6 8778. Los tanques de combustible integrales de aeronaves de transporte son: C

- OPCION A:** Usualmente contruidos de material no metálico.
- OPCION B:** Fácilmente removibles de la aeronave.
- OPCION C:** Conformados por la estructura de la aeronave.

PREG20241101080 7 8779. ¿Qué precauciones deben ser observadas si un sistema de combustible de alimentación por gravedad es permitido a suministrar combustible a un motor desde más de un tanque al mismo tiempo?: A

- OPCION A:** Los espacios de aire de los tanques deben estar interconectados.
- OPCION B:** Los puertos de salida de combustible de cada tanque deben tener la misma área de sección transversal.
- OPCION C:** Cada tanque debe tener una válvula en su salida que se cierre automáticamente la línea cuando el tanque está vacío.

PREG20241101080 8 8780. El propósito de la placa deflectora en el tanque de combustible es: B

- OPCION A:** Proporcionar un espacio de expansión para el combustible.
- OPCION B:** Resistir la agitación del combustible dentro del tanque.
- OPCION C:** Proporcionar integridad estructural interna.

PREG20241101080 9 8781. En aeronaves de aviación general, ¿qué marcaciones mínimas requeridas deben ser ubicadas en o cerca de la tapa de llenado de combustible?: C

- OPCION A:** La palabra “AVGAS” y el grado mínimo de combustible y la capacidad total del tanque.
- OPCION B:** La palabra “AVGAS” y el grado mínimo de combustible o la designación de los motores, y la capacidad utilizable del tanque.
- OPCION C:** La palabra “AVGAS” y el grado mínimo de combustible.

PREG20241101081 8782. ¿Cuál es una desventaja de usar un combustible de aviación aromáticos?: B
0

OPCION A: Es requerido un enfriador intermedio (intercooler) para el combustible.

OPCION B: Deteriora las partes de caucho.

OPCION C: Tienen una baja volatilidad.

PREG20241101081 8783. Las bombas reforzadoras de combustible son operadas: A
1

OPCION A: Para proporcionar un flujo positivo de combustible al motor.

OPCION B: Principalmente para la transferencia de combustible.

OPCION C: Automáticamente por la presión del combustible.

PREG20241101081 8784. Las válvulas de charnela son usadas en los tanques de combustible: C
2

OPCION A: Para reducir la presión.

OPCION B: Para evitar una presión negativa.

OPCION C: Para actuar como válvulas de retención.

PREG20241101081 8785. ¿Por qué se usan bombas reforzadoras tipo centrífugas en sistemas de combustible de aeronaves que operan a grandes altitudes?: B
3

OPCION A: Porque son bombas de desplazamiento positivo.

OPCION B: Para suministrar combustible bajo presión a las bombas accionadas por el motor.

OPCION C: Para permitir que el aire refrigerante circule alrededor del motor.

PREG20241101081 8786. ¿Por qué es necesario ventilar todos los tanques de combustible?: C
4

OPCION A: Para asegurar una presión positiva alta para una bomba reforzadora sumergida.

OPCION B: Para eliminar los vapores de combustible.

OPCION C: Para limitar la diferencia de presión entre el tanque y la atmosfera.

PREG20241101081 8787. De acuerdo al 14 CFR Parte 23, ¿qué marcaciones mínimas requeridas deben ser ubicadas en o cerca de la tapa de llenado de combustible para aviones propulsados con motores alternativos?: A
5

OPCION A: La palabra "AVGAS" y el grado mínimo del combustible.

OPCION B: La palabra "FUEL" y la capacidad utilizable de combustible.

OPCION C: La palabra "AVGAS" y la capacidad total de combustible.

PREG20241101081 8788. La ubicación de fugas y defectos dentro de partes internas del sistema de combustible pueden ser usualmente determinadas por: C
6

OPCION A: Inspección visual para evidencia de puntos mojados y manchas, y la determinación de componentes inusualmente calientes.

OPCION B: El desarrollo de una comprobación de flujo de combustible.

OPCION C: La observación del indicador de presión y la operación de las válvulas selectoras.

PREG20241101081 7 8789. ¿Qué tipo de bomba reforzadora de combustible requiere una válvula de alivio de presión?: B

OPCION A: Concéntrica.

OPCION B: De alabes deslizantes.

OPCION C: Centrífuga.

PREG20241101081 8 8790. Para impedir la obstrucción por vapores en las líneas de combustible a grandes altitudes, algunas aeronaves son equipadas con: C

OPCION A: Separadores de vapor.

OPCION B: Carburadores de inyección directa.

OPCION C: Bombas reforzadoras.

PREG20241101081 9 8791. Un indicador de temperatura del combustible es ubicado en los tanques de algunos aviones propulsados por turbinas para indicar cuando el combustible puede: B

OPCION A: Enfriarse lo suficiente para formar hielo compacto.

OPCION B: Estar en peligro de formación de cristales de hielo.

OPCION C: Estar a punto de formarse hielo cristalizado.

PREG20241101082 0 8792. Cuando se inspecciona un sistema de combustible, se debería verificar todas las válvulas ubicadas debajo de las bombas reforzadoras con las bombas: C

OPCION A: En ralentí.

OPCION B: Apagadas.

OPCION C: Operando.

PREG20241101082 1 8793. El tipo de bomba reforzadora de combustible que separa el aire y el vapor del combustible antes de que éste entre en la línea para el carburador es: B

OPCION A: Bomba tipo engranajes.

OPCION B: Bomba tipo centrifuga.

OPCION C: Bomba tipo álabes deslizantes.

PREG20241101082 2 8794. En un sistema de reabastecimiento de combustible a presión de una aeronave grande, un receptáculo de reabastecimiento de combustible a presión y un panel de control permitirán que una persona A

OPCION A: Repostar o vaciar cualquiera de los tanques de una aeronave.

OPCION B: Combustible en cualquiera de los tanques de las aeronaves.

OPCION C: Vaciar cualquiera de los tanques de un avión.

PREG20241101082 3 8795. Cuando se instala una línea de combustible entre dos accesorios montados rígidamente la línea debería: A

-
- OPCION A:** Tener por lo menos una curva entre tales accesorios.
- OPCION B:** Ser una longitud recta de tubería sujeta a la estructura de la aeronave.
- OPCION C:** Tener una línea flexible adicionada entre dos líneas metálicas para permitir facilidad de instalación.
-

PREG20241101082 8796. ¿Cuál de las siguientes pruebas puede determinar la tendencia de la gasolina de aviación a formar vapores? A

- OPCION A:** Prueba de presión de vapor de Reid.
- OPCION B:** Prueba de presión de vapor de octano.
- OPCION C:** Prueba de presión de vapor real.
-

PREG20241101082 8797. ¿El crecimiento microbiano es producido por varias formas de microorganismos que viven y se multiplican en las interfaces de agua de los combustibles para aviones. ¿Cuál de los siguientes podría resultar si existe un crecimiento microbiano en un tanque de combustible para aviones y no se corrige? A

- OPCION A:** Interferencia con el flujo de combustible, interferencia con los indicadores de cantidad de combustible y acción corrosiva electrolítica en un tanque de metal.
- OPCION B:** Interferencia con los indicadores de cantidad de combustible, agarrotamiento del motor o clasificación de grado inferior del combustible.
- OPCION C:** Interferencia con el flujo de combustible, menor grado de calificación del combustible, o acción corrosiva electrolítica en un tanque de caucho.
-

PREG20241101082 8798. La presión de vapor de la gasolina de aviación es: A

- OPCION A:** Menor que la presión de vapor de la gasolina de automóvil.
- OPCION B:** Mayor que la presión de vapor de la gasolina de automóvil.
- OPCION C:** Aproximadamente 20 PSI a 100° F.
-

PREG20241101082 8799. ¿Qué puede ser realizado para eliminar o minimizar el problema de crecimiento de microbios en un tanque de combustible de una aeronave a reacción?: A

- OPCION A:** Utilizando aditivos antibacterianos y anticongelantes.
- OPCION B:** Agregar dióxido de carbono como purgante.
- OPCION C:** Mantener el tanque relleno.
-

PREG20241101082 8800. ¿Cuál es la presión máxima de vapor permisible para un combustible de aeronaves?: A

- OPCION A:** 7 PSI.
- OPCION B:** 5 PSI.
- OPCION C:** 3 PSI.
-

PREG20241101082 8801. Si un tanque de combustible de tipo vejiga (bladder) va a ser
9 vaciado por un período prolongado de tiempo, el interior del tanque debería ser cubierto con una capa de:

OPCION A: Aceite del motor.

OPCION B: Aceite de linaza.

OPCION C: Glicol etilénico.

PREG20241101083 8802. ¿Cómo pueden ser mejoradas las características antidetonantes
0 de un combustible?:

OPCION A: Agregando un inhibidor de detonación.

OPCION B: Agregando un mejorador de la detonación.

OPCION C: Agregando un agente fungicida.

PREG20241101071 8698. El lanzamiento de combustible es usualmente realizado:
8

OPCION A: A través de un múltiple común y una salida en cada ala.

OPCION B: Por flujo de gravedad hacia los tanques cercanos a la punta del ala y hacia el exterior a través de una salida común en cada ala.

OPCION C: A través de salidas individuales para cada ala.

PREG20241101071 8699. El propósito principal del sistema de lanzamiento de combustible de
9 una aeronave es lograr rápidamente:

OPCION A: Un peso de aterrizaje menor.

OPCION B: Una carga de combustible balanceada.

OPCION C: Una reducción de peligro de fuego.

PREG20241101072 8703. El combustible es movido hacia el exterior en la mayoría de los
2 sistemas de vaciado rápido de combustible por:

OPCION A: Bombas reforzadoras.

OPCION B: Gravedad.

OPCION C: Gravedad y bombas de combustible accionadas por los motores.

PREG20241101072 8704. El vaciado rápido de combustible no sobrepasa los límites
3 prescritos por los reglamentos federales de aviación, esto es usualmente impedido por:

OPCION A: Un monitoreo cercano de la cantidad de combustible y la desconexión de los interruptores de descarga de combustible.

OPCION B: Válvulas limitadoras de descarga o circuitos de bajo nivel.

OPCION C: Tubos verticales en los tanques de combustibles.

PREG20241101072 8705. ¿Cuál procedimiento debe ser seguido cuando se realiza el
4 vaciado de combustible de una aeronave con alas en flecha positiva?:

OPCION A: Vaciar todos los tanques al mismo tiempo.

OPCION B: Vaciar primero los tanques de las alas más cercanos al fuselaje.

OPCION C: Vaciar primero los tanques de las alas más alejados del fuselaje.

PREG20241101072 5	8706. (En referencia a la Figura 17). ¿Cuál es el propósito de válvula de alimentación cruzada de	B
OPCION A:	Balancear el combustible en los tanques.	
OPCION B:	Permitir la operación de los motores desde un tanque.	
OPCION C:	Permitir la operación del motor izquierdo cuando la bomba reforzadora del motor derecho está inoperativa.	
PREG20241101072 6	8707. La operación normal del sistema de alimentación cruzada de combustible en aeronaves multimotor:	C
OPCION A:	Se requiere para el vaciado de combustible para corregir la inestabilidad lateral.	
OPCION B:	Reduce la contaminación y/o peligros de incendio durante operaciones de carga o descarga de combustible.	
OPCION C:	Provee un medio para mantener una condición de carga de combustible balanceada.	
PREG20241101072 7	8707-2. ¿Cuántas ventilaciones, dispuestas de modo que no se obstruyan al mismo tiempo, se deben usar en los sistemas de combustible de varios motores?	A
OPCION A:	Dos.	
OPCION B:	Cuatro.	
OPCION C:	Seis.	
PREG20241101072 8	8708. ¿Cuál es el propósito principal del sistema de alimentación cruzada?:	A
OPCION A:	Permitir la alimentación de cualquier motor desde cualquier tanque.	
OPCION B:	Permitir la alimentación de combustible desde un tanque para descargas.	
OPCION C:	Proporcionar una recarga de combustible automática de un tanque para cualquier nivel deseado.	
PREG20241101072 9	8709. Los componentes del sistema de combustible deben ser conectados a masa o conectados a tierra a fin de:	A
OPCION A:	Eliminar las cargas estáticas.	
OPCION B:	Prevenir las corrientes parasitas.	
OPCION C:	Retardar la corrosión galvánica.	
PREG20241101073 0	8709-2. ¿Cuántas bombas de combustible accionadas por motores (por motor) son requeridas para motores que necesitan de su funcionamiento?:	B
OPCION A:	Dos motores pueden compartir una bomba de combustible.	
OPCION B:	Una bomba de combustible por cada motor.	
OPCION C:	Dos bombas de combustible por cada motor.	

PREG20241101073 1	8710. ¿Cuántas de las siguientes afirmaciones son permitidas por un sistema múltiple de combustible de una aeronave transporte grande?: 1. Todos los tanques pueden ser utilizados a través de una única conexión. 2. Todos los motores pueden ser alimentados desde cualquier tanque. 3. Todos los motores pueden ser alimentados desde todos los tanques simultáneamente. 4. Un tanque dañado puede ser aislado del resto del sistema de combustible.	C
OPCION A:	1 y 2.	
OPCION B:	1, 2 y 3.	
OPCION C:	1, 2, 3 y 4.	
PREG20241101073 2	8710-2. Un sistema de combustible debe ser diseñado para evitar el encendido del vapor de combustible causado por:	C
OPCION A:	Sobrecalentamiento.	
OPCION B:	Combustión falsa.	
OPCION C:	Rayos.	
PREG20241101073 3	8710-3. ¿Cuál es la distancia mínima permitida entre un tanque de combustible y el mamparo contra incendios que separa el motor?:	A
OPCION A:	Una pulgada y media.	
OPCION B:	Una pulgada.	
OPCION C:	Dos pulgadas.	
PREG20241101073 4	8710-4. Los deflectores de combustible son instalados en tanques para evitar _____ causado por los cambios en la actitud de la aeronave:	B
OPCION A:	Formación de vapores.	
OPCION B:	Aumento repentino.	
OPCION C:	Falta de energía calorífica.	
PREG20241101073 5	8710-5. Muchos tanques de combustible incorporan válvulas _____ para evitar que el combustible fluya hacia afuera de la bomba reforzadora o de la salida del tanque cuando la aeronave se encuentra en una maniobra de alta gravedad:	A
OPCION A:	De charnela.	
OPCION B:	De retención.	
OPCION C:	De descarga.	
PREG20241101072 0	8700. La válvula de descarga de combustible debe estar diseñada para permitir al personal de vuelo:	A
OPCION A:	Cerrar la válvula en cualquier momento y el combustible debe descargar fuera de la aeronave.	
OPCION B:	Descargar combustible fuera de la aeronave.	
OPCION C:	Cerrar la válvula en cualquier momento.	

PREG20241101072 1	8701. ¿Cuál de los siguientes es empleado para mantener la estabilidad lateral cuando se realiza la operación de lanzamiento de combustible?:	A
OPCION A:	Dos sistemas independientes separados.	
OPCION B:	Sistema de alimentación cruzada.	
OPCION C:	Dos sistemas interconectados.	
PREG20241101073 6	8710-6. Los calentadores de combustible son usados con sistemas de combustibles para motores de turbina para evitar _____ en el combustible de la obstrucción de los filtros del sistema:	B
OPCION A:	La humedad.	
OPCION B:	Los cristales de hielo.	
OPCION C:	La contaminación.	
PREG20241101073 7	8710-7. ¿Cuál es la función de un transductor en un sistema de presión de combustible?:	C
OPCION A:	Transmitir una señal eléctrica al transmisor por presión de fluido.	
OPCION B:	Transmitir señales eléctricas proporcionales a la presión del fluido.	
OPCION C:	Convertir la presión de fluido directamente a través de un transmisor a un indicador.	
PREG20241101073 8	8711. El uso de combustibles de turbinas en aeronaves han resultado en algunos problemas normalmente no asociados con las gasolinas de aviación. Uno de estos problemas es:	C
OPCION A:	Incremento de la viscosidad del combustible mientras la temperatura del combustible disminuye por la altitud.	
OPCION B:	Mayor presión de vapor.	
OPCION C:	Contaminantes microbianos.	
PREG20241101073 9	8712. ¿Qué es usado en muchas aeronaves para evitar las burbujas en el combustible después que este sale del tanque cuando la presión atmosférica es menor que la presión de vapor del combustible?:	C
OPCION A:	Separadores de aire-combustible.	
OPCION B:	Aditivos anti espumantes.	
OPCION C:	Bombas reforzadoras.	
PREG20241101074 0	8713. ¿Cuál de las siguientes precauciones es más importante durante la operación de recarga de combustible?:	B
OPCION A:	Todas las fuentes eléctricas externas deben ser desconectadas de la aeronave.	
OPCION B:	El combustible a ser usado debe ser identificado apropiadamente.	
OPCION C:	Todos los interruptores eléctricos deben estar en la posición apagado (OFF).	
PREG20241101074 1	8714. Antes del aprovisionamiento de combustible de una aeronave por el método de llenado por presión, ¿qué precaución importante debería ser observada?:	A

OPCION A:	La presión de la bomba del camión debe ser correcta para el sistema de recarga de combustible.	
OPCION B:	La presión de la bomba del camión debe ser ajustada para la presión mínima del filtro.	
OPCION C:	El sistema eléctrico de la aeronave debe estar encendido para indicar las lecturas de los indicadores de cantidad.	

PREG20241101074 2	8715. ¿Qué ventaja relacionada a la seguridad brinda el sistema de carga de combustible por presión?:	B
OPCION A:	Mantiene a la aeronave dentro de las limitaciones de peso y balance.	
OPCION B:	Reduce las posibilidades de contaminación del combustible.	
OPCION C:	Reduce el tiempo requerido para la carga de combustible.	

PREG20241101074 3	8716. Los procedimientos de instrucción de los sistemas de recarga de combustible son normalmente señalados:	A
OPCION A:	En la puerta de acceso al panel de control de combustible.	
OPCION B:	En la parte inferior del ala al lado de la puerta de acceso.	
OPCION C:	En el punto de conexión a tierra de la aeronave.	

PREG20241101074 4	8717. El aprovisionamiento de combustible por presión es usualmente realizado a través de:	B
OPCION A:	Conexiones de presión en tanques de combustible individuales.	
OPCION B:	A través de una conexión de punto único.	
OPCION C:	A través de puntos de carga en la parte de arriba del ala de la aeronave y/o puntos de carga en el fuselaje.	

PREG20241101074 5	8718. ¿Cuál de los siguientes puede ser usado para las reparaciones por fugas en los tanques de combustible integrales?:	C
OPCION A:	Soldadura y sellado.	
OPCION B:	Soldadura con latón y sellado.	
OPCION C:	Remachado y sellado.	

PREG20241101074 6	8719. ¿Cómo es regulada la presión de salida del combustible en una bomba sumergida, de velocidad constante y del tipo centrífuga?:	C
OPCION A:	Por medio del diseño y la tolerancia interna de la bomba accionada por el motor.	
OPCION B:	Por medio de la primera válvula de control que recorre hacia abajo desde la bomba.	
OPCION C:	Por medio del diseño y las tolerancias internas de la bomba.	

PREG20241101074 7	8720. ¿Cuál es el propósito de una ventilación en el tanque de combustible?:	A
OPCION A:	Mantener la presión atmosférica.	
OPCION B:	Reducir la presión del vapor de combustible.	
OPCION C:	Reducir la presión interna del aire en el tanque.	

PREG20241101074 8	8721. Cuando se inspecciona un tanque de combustible rígido y removible por fugas, ¿qué procedimientos deberían ser seguidos?:	A
OPCION A:	Presurizar el tanque con aire y cepillar con agua jabonosa.	
OPCION B:	Llenar el tanque con agua, presurizarlo con aire y cepillarlo con agua jabonosa.	
OPCION C:	Presurizar el tanque con aire y sumergirlo en agua para localizar fugas.	
PREG20241101074 9	8722. Si es necesario ingresar al tanque de combustible de una aeronave, ¿qué procedimiento debería ser evitado?:	C
OPCION A:	Continuar el purgado del tanque durante todo el período de trabajo.	
OPCION B:	Posicionar a un asistente afuera del acceso del tanque de combustible para desarrollar operaciones de rescate si es requerido.	
OPCION C:	Conducir la operación de vaciado de combustible y el purgado del tanque en un hangar con aire acondicionado.	
PREG20241101075 0	8723. ¿Qué es recomendado practicar para la limpieza de un tanque de combustible antes de la soldadura?:	C
OPCION A:	Purgar el tanque con aire.	
OPCION B:	Limpiar el interior del tanque con agua limpia.	
OPCION C:	Limpiar a vapor el interior del tanque.	
PREG20241101075 1	8724. Un tanque de combustible integral de una aeronave es:	B
OPCION A:	Usualmente ubicado en la parte más baja del fuselaje.	
OPCION B:	Una parte de la estructura de la aeronave.	
OPCION C:	Un tanque del tipo autosellante.	
PREG20241101075 2	8725. ¿Cuál gas es usado para el purgado en un tanque de combustible?:	B
OPCION A:	Helio o argón.	
OPCION B:	Dióxido de carbono.	
OPCION C:	Monóxido de carbono.	
PREG20241101075 3	8726. ¿Por qué el purgador principal de combustible está ubicado en la parte más baja del sistema de combustible?:	A
OPCION A:	Porque atrapa cualquier pequeña cantidad de agua que pueda estar presente en el sistema de combustible.	
OPCION B:	Porque provee un drenaje para el combustible residual.	
OPCION C:	Porque filtra y atrapa todos los microorganismos que puedan estar presentes en el sistema de combustible.	
PREG20241101075 4	8727. El propósito del diafragma en las bombas combustible de alabes es para:	C
OPCION A:	Igualar la presión de combustible a todas las velocidades.	

OPCION B: Variar la presión de combustible de acuerdo con la selección de la palanca del acelerador.

OPCION C: Compensar la presión de combustible para cambios de altitud.

PREG20241101075 5 8728. Cuando se mueve el control de mezcla en un motor funcionando normalmente a la posición ralentí cortado, las RPM del motor deberían: A

OPCION A: Incrementar ligeramente antes de que el motor comience a detenerse.

OPCION B: Disminuir ligeramente y luego caer rápidamente.

OPCION C: Permanecer igual hasta que el corte es efectuado, luego deberían caer rápidamente.

PREG20241101075 6 8729. El agua retenida en el combustible de turbinas de aviación es un peligro debido a su susceptibilidad a congelarse cuando pasa a través de los filtros. ¿Cuáles son los métodos de prevención más comunes para este peligro?: C

OPCION A: Filtros de combustible de micro malla y calentadores de combustible.

OPCION B: Bombas de combustible de alta velocidad y calentadores de combustible.

OPCION C: Aditivos de combustibles anticongelantes y calentadores de combustible.

PREG20241101075 7 8730. Como regla general, ¿cuál afirmación es correcta con respecto a las fugas de combustible?: C

OPCION A: Las manchas, filtraciones y filtraciones severas no son peligros de vuelo.

OPCION B: Todas las fugas de combustible sin importar su ubicación o severidad son consideradas un peligro para volar.

OPCION C: Las manchas, filtraciones, y filtraciones severas (adicionalmente a las fugas de agua) son consideradas peligros de vuelo cuando están ubicadas en áreas no ventiladas de la aeronave.

PREG20241101075 8 8731. La presencia de manchas de combustible alrededor de un inyector indicarían: C

OPCION A: Demasiada presión de combustible.

OPCION B: Excesivo flujo de aire a través del Venturi.

OPCION C: Inyector de combustible obstruido.

PREG20241101075 9 8732. ¿Qué debería ser utilizado para limpiar el interior de un tanque de combustible integral antes de realizar las reparaciones?: A

OPCION A: CO2.

OPCION B: Agua.

OPCION C: Vapor.

PREG20241101076 0 8733. ¿Qué debería ser usado para remover el fundente de un tanque de aluminio después de una reparación de soldadura?: B

OPCION A: Cepillo suave y agua caliente.

OPCION B: Una solución de 5 % de ácido nítrico o de ácido sulfúrico.

OPCION C: Una solución ligera de jabón y agua caliente.
