

TEMA: TEM2024111423 SISTEMAS DE MEDICIÓN DE COMBUSTIBLE 2023
1

COD PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20241103071 5	8715. Un motor de una aeronave equipado con un carburador de presión es arrancado con:	A
OPCION A:	El cebador mientras el control de mezcla es posicionado al límite de marcha lenta (IDLE CUTOFF).	
OPCION B:	El control de la mezcla en la posición completamente rica (FULL.RICH).	
OPCION C:	El cebador mientras el control de mezcla es posicionado en la ubicación completamente pobre (FULL LEAN).	
PREG20241103071 6	8716. Una de las mejores maneras de incrementar la potencia de un motor y controlar la detonación y el encendido prematuro es:	B
OPCION A:	Enriquecer la mezcla de aire/combustible	
OPCION B:	Utilizar inyección de agua.	
OPCION C:	Empobrecer la mezcla de aire/combustible.	
PREG20241103071 7	8717. Una mezcla de aire/combustible excesivamente pobre puede causar:	A
OPCION A:	Un incremento en la temperatura de las cabezas de los cilindros.	
OPCION B:	Alta presión de aceite.	
OPCION C:	Retorno de encendido por el escape.	
PREG20241103071 8	8718. La densidad del aire es muy importante cuando se mezcla aire y combustible para obtener una correcta relación de mezcla. ¿Cuál de las siguientes opciones pesa más?:	B
OPCION A:	75 partes de aire seco y 25 partes de vapor de agua.	
OPCION B:	100 partes de aire seco.	
OPCION C:	50 partes de aire seco y 50 partes de vapor de agua.	
PREG20241103071 9	8719. Una relación de mezcla de 11:1 normalmente se refiere a:	C
OPCION A:	Una mezcla estequiometria	
OPCION B:	1 parte de aire a 11 partes de combustible.	
OPCION C:	1 parte de combustible a 11 partes de aire.	
PREG20241103072 0	8720. El sistema economizador en un carburador de flotador:	C
OPCION A:	Mantiene constante la relación de aire/combustible.	
OPCION B:	Funciona sólo en velocidades de crucero y marcha lenta	
OPCION C:	Incrementa la relación de aire/combustible en configuraciones de alta potencia.	

PREG20241103072 1	8721. Un carburador es previsto del empobrecimiento durante la aceleración rápida por medio del: OPCION A: Sistema de enriquecimiento de potencia. OPCION B: Sistema de control de mezcla. OPCION C: Sistema de aceleración.	C
PREG20241103072 2	8722. En motores de turbina que utilizan una válvula de presurización y descarga, la parte de descarga de la válvula: OPCION A: Corta el flujo de combustible hacia el múltiple de combustible del motor y descarga el combustible del múltiple en la cámara de combustión para quemarse antes de detener el motor. OPCION B: Drena las líneas del múltiple del motor para prevenir la ebullición del combustible y los residuos consecuentes en las líneas como resultado del calor residual del motor (en la detención del motor). OPCION C: Descarga combustible adicional en el motor a fin de proporcionar aceleración rápida durante el adelanto rápido del acelerador.	B
PREG20241103072 3	8723. ¿Qué efecto tiene la elevada humedad atmosférica en la operación de un motor a reacción?: OPCION A: Reduce la relación de presión del motor. OPCION B: Reduce las RPM del compresor y la turbina. OPCION C: Tiene poco o ningún efecto.	C
PREG20241103072 4	8724. ¿Cuáles son las posiciones de la válvula de presurización y la válvula de descarga en un sistema de combustible de un motor turboreactor cuando es detenido?: OPCION A: Válvula de presurización, cerrada; válvula de descarga, abierta. OPCION B: Válvula de presurización, abierta; válvula de descarga, abierta. OPCION C: Válvula de presurización, cerrada; válvula de descarga, cerrada.	A
PREG20241103072 5	8725. ¿Qué podría causar una mezcla pobre y una elevada temperatura en la cabeza del cilindro a nivel del mar o a bajas altitudes?: OPCION A: Válvula de control de mezcla completamente cerrada. OPCION B: Sistema de aceleración defectuoso. OPCION C: Control de mezcla automático atascado en la posición extendida.	C
PREG20241103072 6	8726. ¿Cuál de las siguientes NO es un parámetro de entrada para una unidad de control de combustible de un motor de turbina?: OPCION A: Presión de entrada del compresor. OPCION B: Temperatura de entrada del compresor. OPCION C: Humedad ambiental.	C
PREG20241103072 7	8727. La detonación ocurre cuando la mezcla de aire – combustible: OPCION A: Se quema demasiado rápido.	A

OPCION B: Se enciende antes del momento de ignición normal.

OPCION C: Es demasiado rica.

PREG20241103072 8728. ¿Qué acción correctiva se debería tomar cuando un carburador presenta fugas de combustible en la tobera de descarga?: A

OPCION A: Reemplazar la válvula de aguja y el asentamiento.

OPCION B: Elevar el nivel del flotador.

OPCION C: Cortar el flujo de combustible cada vez que la aeronave está estacionada

PREG20241103072 8729. Una de las principales diferencias entre los sistemas de inyección de combustible de flujo continuo Teledyne-Continental y RSA (Precision Airmotive o Bendix) en la regulación de combustible es que: C

OPCION A: El sistema RSA utiliza solamente presión de aire como una fuerza de regulación.

OPCION B: El sistema Continental utiliza flujo de aire como una fuerza de regulación.

OPCION C: El sistema Continental utiliza solamente presión de combustible como una fuerza de regulación.

PREG20241103073 8730. La función de la válvula de compensación de altitud o válvula aneroide usada con el sistema de inyección de combustible Teledyne-Continental de muchos motores turboalimentados es: A

OPCION A: Prevenir una mezcla demasiado rica durante una aceleración repentina.

OPCION B: Prevenir la detonación a elevadas altitudes.

OPCION C: Proporcionar un medio de enriquecimiento a la mezcla durante una aceleración repentina.

PREG20241103073 8731. El propósito principal de los orificios de sangrado de aire utilizados con boquillas de inyección de combustible de flujo continuo es: C

OPCION A: Proporcionar el control de mezcla automático.

OPCION B: Empobrecer la mezcla.

OPCION C: Ayudar en la vaporización correcta del combustible.

PREG20241103063 8634. ¿Qué factor no es usado en la operación de una unidad de control de combustible de un motor de turbina de una aeronave?: B

OPCION A: La temperatura del aire de entrada del compresor.

OPCION B: La posición del control de mezcla.

OPCION C: La posición de la palanca de potencia.

PREG20241103063 8635. A fin de estabilizar las levas, resortes y articulaciones dentro del control de combustible, los fabricantes generalmente recomiendan que todos los ajustes finales de regulación del motor de turbina sean realizados en la: A

OPCION A: Dirección de incremento.

OPCION B: Dirección de disminución.

OPCION C: Dirección de disminución después de un sobreajuste.

PREG20241103063 8636. Cuando se regula un motor de turbina, el control de combustible es ajustado para: B

OPCION A: Producir tanta potencia como el motor sea capaz de producir.

OPCION B: Configurar las RPM en marcha lenta y la máxima velocidad o relación de presión del motor (EPR).

OPCION C: Permitir que el motor produzca las máximas RPM sin considerar la salida de potencia.

PREG20241103063 8637. Un control electrónico de motor (EEC) de supervisión es un sistema que recibe información de operación del motor y: A

OPCION A: Ajusta una unidad de control de combustible hidromecánica estándar para obtener la operación de motor más efectiva.

OPCION B: Desarrolla los comandos para varios actuadores para controlar los parámetros del motor.

OPCION C: Controla la operación del motor de acuerdo a la temperatura, presión y humedad del ambiente.

PREG20241103063 8638. Un control electrónico de motor (EEC) de autoridad total es un sistema que recibe toda la información necesaria para la operación del motor y: B

OPCION A: Ajusta una unidad de control de combustible hidromecánica estándar para obtener la operación de motor más efectiva.

OPCION B: Desarrolla los comandos para varios actuadores para controlar los parámetros del motor.

OPCION C: Controla la operación del motor de acuerdo a la temperatura, presión y humedad del ambiente.

PREG20241103063 8639. En un sistema de control electrónico de motor (EEC) de supervisión, cualquier falla que afecte de forma adversa la operación del motor: C

OPCION A: Causa que las unidades de respaldo tomen control y continúen la operación normal.

OPCION B: Usualmente disminuye el rendimiento en la medida que la operación continua pueda causar daños al motor.

OPCION C: Causa una inmediata reversión para el control por medio de la unidad de control de combustible hidromecánica.

PREG20241103064 8640. La parte de control de separación activo (ACC) de un sistema de control electrónico de motor (EEC) ayuda a la eficiencia del motor de turbina por medio de: B

OPCION A: Ajustar la posición de la guía del estator de acuerdo con las condiciones de operación y los requisitos de potencia.

- OPCION B:** Asegurar que el álabe de la turbina se mantenga a un mínimo respecto de las separaciones de la carcasa del motor por medio de controlar las temperaturas de ésta.
- OPCION C:** Ajustar automáticamente la velocidad del motor para mantener un EPR (Engine Pressure Ratio) deseado.

PREG20241103064 1 8641. ¿Qué debería ser verificado/cambiado para asegurar la validez de una verificación del desempeño de un motor de turbina si se utiliza un combustible alternativo?: A

- OPCION A:** La configuración del peso específico del combustible.
- OPCION B:** El ajuste de las máximas RPM.
- OPCION C:** La calibración del indicador de relación de presión del motor (EPR).

PREG20241103064 2 8642. La forma generalmente aceptable para obtener una temperatura exacta antes de realizar la regulación de un motor es: C

- OPCION A:** Llamar a la torre de control para obtener la temperatura del campo.
- OPCION B:** Observar la lectura en el medidor de temperatura del aire exterior de la aeronave.
- OPCION C:** Colgar un termómetro en la pantalla del alojamiento del tren de nariz hasta que se estabilice la lectura de la temperatura.

PREG20241103064 3 8643. Una aeronave debería estar enfrentando al viento cuando se regula un motor. Sin embargo, si la velocidad del viento que recorre en la entrada de aire es excesiva, es probable que cause: C

- OPCION A:** Una lectura baja falsa de la temperatura del gas de escape.
- OPCION B:** Una configuración de la regulación dando como resultado una sobrevelocidad del motor.
- OPCION C:** Una compresión alta falsa y una presión de descarga de turbina falsa, y una subsecuente baja regulación.

PREG20241103064 4 8644. Generalmente, la práctica cuando se regula un motor es: A

- OPCION A:** Apagar todo el aire de sangrado de los accesorios.
- OPCION B:** Activar todo el aire de sangrado de los accesorios.
- OPCION C:** Hacer ajustes (que sean necesarios) para todos los motores de la misma aeronave con los valores de sangrado de aire iguales, ya sea abierto o cerrado.

PREG20241103064 5 8645. ¿Cuál de los siguientes describe mejor la función de un control de mezcla automático (AMC)? A

- OPCION A:** Compensa el cambio en la densidad del aire debido a la temperatura y la altitud.
- OPCION B:** Compensa la presión del aire sobre el combustible en la cámara del flotador.
- OPCION C:** Compensa la presión de aire en el venturi del carburador del flotador.

PREG20241103064 6	8646. En un carburador de flotador, el propósito de la válvula economizadora es:	C
OPCION A:	Proporcionar combustible adicional para una aceleración repentina del motor.	
OPCION B:	A- Mantener la mezcla lo más pobre posible durante la potencia óptima de crucero.	
OPCION C:	Proporcionar una mezcla más rica y refrigeración a la máxima potencia de salida.	
PREG20241103064 7	8647. La fuerza de medición del combustible de un carburador de flotador convencional en su rango de operación normal es la diferencia entre la presión que actúa en la tobera de descarga ubicada dentro del venturi y la presión:	A
OPCION A:	Que actúa en el combustible en la cámara del flotador.	
OPCION B:	Del combustible que ingresa al carburador.	
OPCION C:	Del aire que ingresa al venturi (presión de impacto).	
PREG20241103064 8	8648. Si se obstruye el sangrado de aire principal de un carburador de flotador, el motor funcionará:	B
OPCION A:	Pobre a potencia nominal.	
OPCION B:	Rico a potencia nominal.	
OPCION C:	Rico en marcha lenta.	
PREG20241103064 9	8649. ¿Qué método es comúnmente utilizado para ajustar el nivel de un flotador en un carburador?:	B
OPCION A:	Alargamiento o acortamiento del eje del flotador.	
OPCION B:	Adición o remoción de láminas debajo del asiento de la válvula de aguja.	
OPCION C:	Cambio del ángulo del pivote de brazo del flotador.	
PREG20241103065 0	8650. ¿Cuál es la posible causa de que un motor funcione con mezcla rica en su máxima potencia si está equipado con un carburador de flotador?:	A
OPCION A:	Nivel del flotador demasiado bajo.	
OPCION B:	Sangrado de aire principal obstruido.	
OPCION C:	Ventilación atmosférica obstruida.	
PREG20241103065 1	8651. Una de las cosas que un orificio calibrador en un sangrado de aire principal ayuda a cumplir (a una altitud determinada) en un carburador es:	C
OPCION A:	Que la presión en la cámara del flotador se incremente a medida que aumenta el flujo de aire a través del carburador.	
OPCION B:	Una mezcla progresivamente más rica a medida que aumenta el flujo de aire a través del carburador.	
OPCION C:	Una mejor vaporización de combustible y control de descarga del combustible, especialmente a bajas velocidades de motor.	

PREG20241103065 2 8652. Un flotador perforado en un carburador de flotador causará que el nivel de combustible: B

OPCION A: Se disminuya y se enriquezca la mezcla.

OPCION B: Se incremente y se enriquezca la mezcla.

OPCION C: Se incremente y se empobrezca la mezcla

PREG20241103065 3 8653. El sistema de control de mezcla de retrosucción opera mediante: B

OPCION A: La variación de la presión dentro de la sección de venturi.

OPCION B: La variación de la presión que actúa en el combustible en la cámara del flotador.

OPCION C: El cambio del área transversal efectiva del orificio calibrador principal (tobera).

PREG20241103065 4 8654. Si un motor de una aeronave es equipado con un carburador que no está compensado para variaciones de altitud y de temperatura, la mezcla de aire – combustible se volverá: C

OPCION A: Más pobre a medida que se incremente la altitud o la temperatura.

OPCION B: Más rica a medida que se incremente la altitud y más pobre a medida que se incremente la temperatura.

OPCION C: Más rica a medida que se incremente la altitud o la temperatura.

PREG20241103065 5 8655. Los carburadores de flotador los cuales están equipados con economizadores son normalmente regulados para: C

OPCION A: Su distribución de mezcla más rica y más pobre por medio del sistema economizador.

OPCION B: Los sistemas economizadores para suplementar la provisión del sistema principal en todas las velocidades del motor por encima de la velocidad de marcha lenta.

OPCION C: Su distribución de mezcla más pobre a velocidades de crucero y enriquecida por medio del sistema economizador a configuraciones de mayor potencia.

PREG20241103065 6 8656. Si un carburador de flotador se inundase, esta condición es probablemente causada por: A

OPCION A: Un conjunto de asiento y válvula de aguja con fugas.

OPCION B: El eje de la bomba de aceleración que está atascado.

OPCION C: Una línea de retrosucción obstruida.

PREG20241103065 7 8657. Si un motor es equipado con un carburador de flotador y el motor funciona excesivamente rico en máxima potencia, una causa posible del problema es: A

OPCION A: El sangrado de aire principal está obstruido.

OPCION B: La línea de retrosucción está obstruida.

OPCION C: La línea de ventilación atmosférica está obstruida.

PREG20241103065 8 8658. ¿Qué ocurre cuando un control de mezcla de retrosucción es colocado en la posición de estrangulamiento de marcha lenta (IDLE CUTOFF)?:

B

OPCION A: Los pasajes de combustible para los surtidores principal y de marcha lenta serán cerrados por una válvula.

OPCION B: La cámara del flotador será venteada hacia un área de presión negativa.

OPCION C: El pasaje de combustible para el surtidor de marcha lenta será cerrado por una válvula.

PREG20241103065 9 8659. ¿Cuál de las siguientes opciones describe mejor la función de un control de mezcla de altitud?:

A

OPCION A: Regula la riqueza de la carga aire – combustible que ingresa al motor.

OPCION B: Regula la presión de aire por encima del combustible en la cámara del flotador.

OPCION C: Regula la presión de aire en el venturi.

PREG20241103066 0 8660. Seleccione la afirmación correcta con respecto al sistema de marcha lenta de un carburador de flotador convencional:

C

OPCION A: El área de baja presión creada en la garganta del venturi jala el combustible del conducto de marcha lenta.

OPCION B: Las condiciones climáticas tienen poco efecto en los requerimientos de mezcla de marcha lenta.

OPCION C: La baja presión entre los bordes de la válvula de mariposa y el cuerpo del acelerador jala el combustible del conducto de marcha lenta.

PREG20241103066 1 8661. En un motor equipado con un carburador de presión, el suministro de combustible en el rango de marcha lenta es asegurado por la inclusión en el carburador de:

A

OPCION A: Un resorte en la cámara de combustible no regulada para complementar la acción de las fuerzas de regulación normales.

OPCION B: Un surtidor de regulación de marcha lenta que desvía el carburador en este rango.

OPCION C: Un venturi de refuerzo separado que es sensible al flujo de aire reducido en las velocidades de arranque y de marcha lenta.

PREG20241103066 2 8662. ¿Cuál de las siguientes funciones realiza el sistema economizador de un carburador de flotador?:

B

OPCION A: Suministra y regula el combustible requerido para todas las velocidades del motor.

OPCION B: Suministra y regula el combustible adicional requerido para todas las velocidades del motor por encima del crucero.

OPCION C: Regula el combustible requerido en todas las velocidades del motor y en todas las altitudes.

PREG20241103066 8663. ¿Cómo será afectada la mezcla de un motor si los fuelles del control de mezcla automático (AMC) en un carburador de presión se rompen mientras el motor opera en altitud?: C
3

OPCION A: Se volverá más pobre.

OPCION B: No ocurrirá ningún cambio hasta que cambie la altitud.

OPCION C: Se volverá más rica.

PREG20241103066 8664. El nivel de combustible dentro de la cámara del flotador de un carburador ajustado apropiadamente: B
4

OPCION A: Será ligeramente mayor que la salida de la tobera de descarga.

OPCION B: Será ligeramente menor que la salida de la tobera de descarga.

OPCION C: Estará al mismo nivel que la salida de la tobera de descarga.

PREG20241103066 8665. La presión de combustible regulada (cámara C) en un carburador de inyección: A
5

OPCION A: Es mantenida constante en todo el rango de operación del motor.

OPCION B: Varía de acuerdo con la posición de la válvula de elevación ubicada entre la cámara D (combustible no regulado) y la cámara E (presión de la bomba de combustible)

OPCION C: Será aproximadamente igual a la presión en la cámara A (presión de impacto).

PREG20241103066 8666. Seleccionar la afirmación correcta con respecto a una verificación del nivel de combustible de un carburador de flotador: C
6

OPCION A: Usar 5 libras de presión de combustible para la prueba si se va a usar el carburador en un sistema de alimentación de combustible por gravedad.

OPCION B: Bloquear los inyectores principales y de marcha lenta para evitar un flujo continuo de combustible a través de los mismos.

OPCION C: No medir el nivel al borde de la cámara del flotador.

PREG20241103066 8667. ¿Qué componente del carburador mide la cantidad de aire suministrado al motor?: C
7

OPCION A: La válvula economizadora.

OPCION B: El control de mezcla automático.

OPCION C: El venturi.

PREG20241103066 8668. Si un carburador de flotador presenta una fuga de combustible cuando el motor es detenido, la causa más probable es que: A
8

OPCION A: La válvula de aguja del flotador está desgastada o no está asentada apropiadamente.

OPCION B: El nivel de flote está ajustado demasiado bajo.

OPCION C: El sangrado de aire principal esta obstruido.

PREG20241103066 8669. El combustible es descargado en velocidades de marcha lenta en un carburador de flotador: A
9

OPCION A:	Desde la tobera de descarga de marcha lenta.	
OPCION B:	En el venturi.	
OPCION C:	A través del sangrado de aire de descarga de marcha lenta.	
PREG202411030670	8670. ¿Cuáles son los tres cambios que ocurren cuando el aire pasa a través del venturi de un carburador?:	C
OPCION A:	Se incrementa la velocidad, se incrementa la temperatura y se reduce la presión.	
OPCION B:	Se reduce la velocidad, se incrementa la temperatura y se incrementa la presión.	
OPCION C:	Se incrementa la velocidad, se reduce la temperatura y se reduce la presión.	
PREG202411030671	8671. ¿Dónde está ubicada la válvula de mariposa en un carburador de flotador?:	B
OPCION A:	Entre el venturi y la tobera de descarga.	
OPCION B:	Posterior a la tobera de descarga principal y el venturi.	
OPCION C:	Posterior al venturi y exactamente antes de la tobera de descarga principal.	
PREG202411030672	8672. Un carburador de una aeronave está equipado con un control de mezcla para evitar que esta se vuelva demasiado:	B
OPCION A:	Pobre a grandes altitudes.	
OPCION B:	Rica a grandes altitudes.	
OPCION C:	Rica a grandes velocidades.	
PREG202411030673	8673. ¿Cuál de las siguientes NO es una función del venturi del carburador?:	B
OPCION A:	Proporcionar la mezcla de aire – combustible.	
OPCION B:	Regular el sistema de marcha lenta.	
OPCION C:	Limitar el flujo de aire a máxima aceleración.	
PREG202411030674	8674. El corte en mínimo es realizado en un carburador equipado con un control de mezcla de retrosucción por medio de:	A
OPCION A:	La introducción de aire de baja presión (múltiple de admisión) en la cámara del flotador.	
OPCION B:	La desconexión de la válvula selectora de combustible.	
OPCION C:	El cierre positivo de la aguja y su asentamiento.	
PREG202411030675	8675. Un propósito del sangrado de aire en un carburador de flotador es:	C
OPCION A:	Incrementar el flujo de combustible en altitud.	
OPCION B:	Medir el aire para regular la mezcla.	
OPCION C:	Reducir la densidad del combustible y destruir la tensión superficial.	

PREG20241103067 8676. Para determinar el nivel de flotación en un carburador de flotador, una medida es usualmente realizada desde la parte superior del combustible en la cámara del flotador hacia: A

OPCION A: La superficie de separación del carburador.

OPCION B: La parte superior del flotador.

OPCION C: La línea central de la tobera de descarga principal.

PREG20241103067 8677. La válvula de mariposa de los carburadores de flotador de una aeronave están ubicados: C

OPCION A: Delante del venturi y de la tobera de descarga principal.

OPCION B: Después de la tobera de descarga principal y delante del venturi.

OPCION C: Entre el venturi y el motor.

PREG20241103067 8678. ¿Por qué un carburador de flotador debe suministrar una mezcla rica durante la marcha lenta?: B

OPCION A: La operación del motor en marcha lenta da como resultado una eficiencia volumétrica superior a la normal.

OPCION B: Debido a que en las velocidades de marcha lenta el motor puede no tener suficiente flujo de aire alrededor de los cilindros para proporcionar el enfriamiento adecuado.

OPCION C: Debido a la eficiencia mecánica reducida durante la marcha lenta.

PREG20241103067 8679. ¿Qué componente es usado para asegurar la entrega de combustible durante períodos de aceleración rápida del motor?: A

OPCION A: Bomba de aceleración.

OPCION B: Bomba de inyección de agua.

OPCION C: Unidad de enriquecimiento de potencia.

PREG20241103068 8680. El dispositivo que controla la relación de la mezcla aire – combustible para los cilindros es denominado: B

OPCION A: Válvula de mariposa.

OPCION B: Control de mezcla.

OPCION C: Surtidor de regulación.

PREG20241103068 8681. El dispositivo que controla el volumen de la mezcla aire – combustible para los cilindros es denominado: C

OPCION A: Control de mezcla.

OPCION B: Surtidor de regulación.

OPCION C: Válvula de mariposa.

PREG20241103068 8682. ¿Cuál afirmación es correcta en relación a un sistema de inyección de combustible de flujo continuo utilizado en muchos motores alternativos?: B

OPCION A: El combustible es inyectado directamente en cada cilindro.

OPCION B: El combustible es inyectado en cada orificio de admisión del cilindro.

OPCION C: Son usadas dos toberas de inyección en el sistema inyector de combustible para varias velocidades.

PREG20241103068 3 8683. Durante la operación de un motor de una aeronave, la caída de presión en el venturi del carburador depende principalmente de la: C

OPCION A: Temperatura del aire.

OPCION B: Presión barométrica.

OPCION C: Velocidad del aire.

PREG20241103068 4 8684. ¿Cuál de las siguientes afirmaciones causa que una bomba del acelerador de un solo diafragma descargue combustible?: B

OPCION A: Un incremento en la succión del venturi cuando la válvula de mariposa es abierta.

OPCION B: Un incremento en la presión del múltiple que ocurre cuando la válvula de mariposa es abierta.

OPCION C: Una reducción en la presión del múltiple que ocurre cuando la válvula de mariposa es abierta.

PREG20241103068 5 8685. ¿A qué velocidad del motor funciona el surtidor de regulación principal en un carburador de flotador?: C

OPCION A: En todas las RPM.

OPCION B: En las RPM de crucero solamente.

OPCION C: En todas las RPM por encima del rango de marcha lenta.

PREG20241103068 6 8686. ¿Durante cuál(es) carrera(s) descarga normalmente combustible un sistema de inyección de combustible de flujo continuo de un motor de una aeronave?: C

OPCION A: Admisión.

OPCION B: Admisión y compresión.

OPCION C: Todos (de manera continua).

PREG20241103068 7 8687. ¿Cuál es el propósito del sistema de aceleración del carburador?: B

OPCION A: Suministrar y regular el combustible requerido para las velocidades del motor por encima de la marcha lenta.

OPCION B: Enriquecer temporalmente la mezcla cuando el acelerador es abierto repentinamente.

OPCION C: Suministrar y regular el combustible adicional requerido para las velocidades del motor por encima del crucero.

PREG20241103068 8 8688. Cuando se diagnostica la falla de un motor con una mezcla demasiado rica que permita su función en marcha lenta, ¿cuál sería una causa probable?: A

OPCION A: La válvula economizadora no está operando correctamente.

OPCION B: La regulación de mezcla es demasiado rica.

OPCION C: Fuga de aire en el múltiple de admisión.

PREG202411030689	8689. ¿Cuál es la relación entre la bomba de aceleración y la válvula de enriquecimiento en un carburador de inyección a presión?:	A
OPCION A:	Ninguna relación dado que operan en forma independiente.	
OPCION B:	La presión de combustible no regulada afecta a ambas unidades.	
OPCION C:	La bomba de aceleración activa la válvula de enriquecimiento.	
PREG202411030690	8690. ¿Cuál es la relación entre la presión existente dentro de la garganta de un venturi y la velocidad del aire que pasa a través del mismo?:	C
OPCION A:	No hay relación directa entre la presión y la velocidad.	
OPCION B:	La presión es directamente proporcional a la velocidad.	
OPCION C:	La presión es inversamente proporcional a la velocidad.	
PREG202411030691	8691. ¿Cuál de los siguientes es el menos probable que ocurra durante la operación de un motor equipado con un sistema de inyección de combustible directa en el cilindro?:	C
OPCION A:	Poscombustión.	
OPCION B:	Contragolpe en el arranque.	
OPCION C:	Combustión falsa.	
PREG202411030692	8692. ¿Qué componente del carburador limita el flujo de aire máximo deseado hacia el motor en máxima aceleración?:	B
OPCION A:	Válvula de mariposa.	
OPCION B:	Venturi.	
OPCION C:	Admisión del múltiple.	
PREG202411030693	8693. En un carburador sin un control de mezcla automático, a medida que asciende la aeronave, la mezcla:	A
OPCION A:	Se enriquecerá.	
OPCION B:	Se empobrecerá.	
OPCION C:	No se verá afectada.	
PREG202411030694	8694. Durante la operación de un motor, si es aplicado calor del carburador, éste:	C
OPCION A:	Incrementará la relación de aire – combustible.	
OPCION B:	Incrementará las RPM del motor.	
OPCION C:	Reducirá la densidad del aire para el carburador.	
PREG202411030695	8695. La velocidad deseada de marcha lenta del motor y la regulación de mezcla:	A
OPCION A:	Son ajustadas con el motor caliente y funcionando.	
OPCION B:	Deberían producir las mínimas RPM con máxima presión del múltiple	
OPCION C:	Son usualmente ajustadas en el siguiente orden: primero velocidad, luego mezcla.	

PREG20241103069 8696. Un motor radial de nueve cilindros, que utiliza un sistema de A
6 cebado de puntos múltiples con una estrella central; ¿qué cilindros abastecerá?:

OPCION A: Uno, dos, tres, ocho y nueve.

OPCION B: Todos los cilindros.

OPCION C: Uno, tres, cinco y siete.

PREG20241103069 8697. ¿Cuál es la función del sangrado de aire en marcha lenta en un C
7 carburador de flotador?:

OPCION A: Proveer un medio de regulación de la mezcla en las velocidades de marcha lenta.

OPCION B: Vaporizar el combustible en las velocidades de marcha lenta.

OPCION C: Ayudar en la emulsificación/vaporización del combustible en las velocidades de marcha lenta.

PREG20241103069 8698. Si se reduce el volumen de aire que pasa a través del venturi de C
8 un carburador, la presión en la garganta del venturi:

OPCION A: Disminuirá.

OPCION B: Será igual a la presión en la salida del venturi.

OPCION C: Incrementará.

PREG20241103069 8699. (En referencia a la Figura 6). ¿Qué curva representa de forma C
9 más exacta una relación de aire – combustible del motor a través de su rango de operación?:

OPCION A: 1

OPCION B: 3

OPCION C: 2.

PREG20241103070 8700. ¿Qué ocurrirá si el flotador de ventilación de vapor en un A
0 carburador a presión pierde su flotabilidad?:

OPCION A: La cantidad de combustible que retorna al tanque de combustible desde el carburador aumentará.

OPCION B: El motor continuará funcionando luego de que el control de mezcla sea ubicado en estrangulamiento en marcha lenta

OPCION C: Ocurrirá una mezcla rica en todas las velocidades del motor.

PREG20241103070 8701. ¿Qué método es usado normalmente para realizar los ajustes de A
1 velocidad de marcha lenta en un carburador de flotador?:

OPCION A: Un tope o articulación del acelerador regulable.

OPCION B: Un orificio y una aguja cónica regulable.

OPCION C: Una aguja regulable en el conducto perforado el cual conecta el espacio libre de la cámara del flotador y el venturi del carburador.

PREG20241103070 2	8702. ¿Para qué propósito principal es regulada la unidad de control de combustible de un motor de turbina?:	A
OPCION A:	Para obtener el máximo empuje de salida cuando se desee.	
OPCION B:	Para posicionar apropiadamente las palancas de potencia.	
OPCION C:	Para regular las RPM en marcha lenta.	
PREG20241103070 3	8703. ¿Qué tipo de control de combustible es usado en la mayoría de motores de turbina de la actualidad?:	C
OPCION A:	Electromecánico.	
OPCION B:	Mecánico.	
OPCION C:	Hidromecánico o electrónico.	
PREG20241103070 4	8704. ¿Bajo cuál de las siguientes condiciones la regulación de un motor de turbina será más precisa?:	C
OPCION A:	Alta velocidad de viento y elevada humedad.	
OPCION B:	Alta humedad y baja velocidad de viento	
OPCION C:	Sin viento y baja humedad.	
PREG20241103070 5	8705. (1) La mezcla usada en potencia nominal en motores alternativos enfriados por aire es más rica que la mezcla usada durante el rango normal de crucero. (2) La mezcla usada en marcha lenta en motores alternativos enfriados por aire es más rica que la mezcla usada en potencia nominal. Con respecto a las afirmaciones anteriores:	C
OPCION A:	Sólo la (1) es verdadera.	
OPCION B:	Sólo la (2) es verdadera.	
OPCION C:	Tanto la (1) como la (2) son verdaderas.	
PREG20241103070 6	8706. ¿Bajo cuál de las siguientes condiciones funcionaría con mezcla pobre un motor aunque hubiese una cantidad normal de combustible?:	B
OPCION A:	El uso de un combustible con octanaje demasiado alto.	
OPCION B:	Vaporización de combustible incompleta.	
OPCION C:	La válvula del calentador de aire del carburador en la posición caliente (HOT).	
PREG20241103070 7	8707. Durante los ajustes de mezcla en marcha lenta, ¿cuál de los siguientes es normalmente observado para determinar cuándo ha sido alcanzada la mezcla correcta?:	C
OPCION A:	Cambios en la relación de presión de aire – combustible.	
OPCION B:	Flujómetro de combustible.	
OPCION C:	Cambios en las RPM o en la presión del múltiple.	
PREG20241103070 8	8708. Una indicación de que se ha obtenido la mezcla óptima en marcha lenta ocurre cuando el control de mezcla es movido al límite de marcha lenta (IDLE CUTOFF) y la presión del múltiple:	C

-
- OPCION A:** Disminuye momentáneamente y las RPM decaen ligeramente antes de que el motor se detenga.
- OPCION B:** Aumenta momentáneamente y las RPM decaen ligeramente antes de que el motor se detenga.
- OPCION C:** Disminuye y las RPM se incrementan momentáneamente antes de que el motor se detenga.
-

PREG20241103070 9 8709. El uso de una apertura de la válvula de mariposa menor a la normal durante el arranque causará: A

- OPCION A:** Una mezcla rica.
- OPCION B:** Una mezcla pobre.
- OPCION C:** Una combustión falsa debido a una relación pobre de aire – combustible.
-

PREG20241103071 0 8710. Cuando se verifica la mezcla de marcha lenta en un carburador, el motor debe ser regulado en marcha lenta normalmente; luego se jala el control de mezcla hacia el límite de marcha lenta (IDLE CUTOFF). La mezcla correcta de marcha lenta será indicada por medio de: C

- OPCION A:** Una disminución inmediata en las RPM.
- OPCION B:** Una disminución de 20 a 30 RPM antes de dejar de funcionar.
- OPCION C:** Un incremento de 10 a 50 RPM antes de la disminución.
-

PREG20241103071 1 8711. Cuando es instalado un carburador nuevo en un motor: C

- OPCION A:** Se calienta el motor y se regula el nivel del flotador.
- OPCION B:** No se regula la configuración de mezcla de marcha lenta; esto fue realizado en el banco de flujo.
- OPCION C:** Y el motor es calentado hasta la temperatura normal, se regula la mezcla de marcha lenta, luego la velocidad de marcha lenta.
-

PREG20241103071 2 8712. El propósito del control de mezcla de retrosucción en un carburador de flotador es regular la mezcla por medio de: B

- OPCION A:** La regulación de la caída de presión en el venturi.
- OPCION B:** La regulación de la presión en el combustible en la cámara del flotador.
- OPCION C:** La regulación de la succión en la mezcla detrás de la válvula de mariposa.
-

PREG20241103071 3 8713. La potencia de un motor alternativo disminuirá en todas las altitudes si la: C

- OPCION A:** Densidad del aire aumenta.
- OPCION B:** Humedad aumenta.
- OPCION C:** Presión del múltiple aumenta.
-

PREG20241103071 4 8714. Si se obstruye el surtidor de marcha lenta en un carburador de flotador: B

- OPCION A:** La operación del motor no será afectada en ninguna RPM.

OPCION B: El motor no operará en marcha lenta.

OPCION C: La mezcla de marcha lenta se volverá más rica.
