

TEMA: TEM2024111524 UNIDADES DE POTENCIA AUXILIAR 2023
3

COD PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20241103099 8	8997. Frecuentemente, un generador de la unidad auxiliar de energía (APU) de una aeronave:	A
OPCION A:	Es idéntico a los generadores accionados por el motor.	
OPCION B:	Suplementa a los generadores accionados por el motor de la aeronave durante los valores máximos de carga.	
OPCION C:	Tiene una capacidad de carga mayor que la de los generadores accionados por el motor.	
PREG20241103099 9	8998. Normalmente el combustible es suministrado a una unidad auxiliar de energía (APU) desde:	C
OPCION A:	Su propia fuente de combustible independiente	
OPCION B:	La fuente de combustible de reserva de la aeronave.	
OPCION C:	La fuente de combustible principal de la aeronave.	
PREG20241103100 0	8999. Una unidad auxiliar de energía (APU) es usualmente movida durante la puesta en marcha por:	C
OPCION A:	Un sistema de arranque de turbina.	
OPCION B:	Un arrancador neumático.	
OPCION C:	Un arrancador eléctrico.	
PREG20241103100 1	9000. La función de una entrada de aire plena de la unidad auxiliar de energía (APU) es:	C
OPCION A:	Incrementar la velocidad del aire antes de que ingrese al compresor.	
OPCION B:	Disminuir la presión del aire antes de que ingrese al compresor.	
OPCION C:	Estabilizar la presión del aire antes de que ingrese al compresor.	
PREG20241103100 2	9001. Cuando está en operación, la velocidad de una unidad auxiliar de energía (APU):	C
OPCION A:	Es controlada por medio de una palanca de potencia desde la cabina.	
OPCION B:	Permanece en marcha lenta y automáticamente acelera a la velocidad nominal cuando se somete a una carga.	
OPCION C:	Permanece en o cerca a la velocidad nominal independientemente de la condición de carga.	
PREG20241103100 3	9002. Generalmente, cuando la potencia de salida máxima al eje de una unidad auxiliar de energía (APU) es usada en conjunto con energía neumática:	A
OPCION A:	La carga neumática será modulada automáticamente para mantener la temperatura de los gases de escape (EGT) segura.	
OPCION B:	La carga eléctrica será modulada automáticamente para mantener la temperatura de los gases de escape (EGT) segura.	

OPCION C:	Los límites de temperatura y las cargas deben ser monitoreadas cuidadosamente por el operador para mantener la temperatura de los gases de escape (EGT) segura.	
PREG20241103100 4	9003. Cuando es necesario, el enfriamiento del motor de la unidad auxiliar de energía (APU) antes del corte puede ser realizado por:	B
OPCION A:	La descarga de los generadores.	
OPCION B:	El cierre de la válvula de aire sangrado.	
OPCION C:	La apertura de la válvula de aire sangrado	
PREG20241103100 5	9004. Usualmente, la mayoría de la carga aplicada en una unidad auxiliar de energía (APU) ocurre cuando:	B
OPCION A:	Se aplica una carga eléctrica en los generadores	
OPCION B:	Se abre la válvula de aire sangrado.	
OPCION C:	Se cierra la válvula de aire sangrado.	
PREG20241103100 6	9005. La programación de combustible durante la puesta en marcha de la unidad auxiliar de energía (APU) y bajo sangrado neumático y cargas eléctricas variables es mantenida:	B
OPCION A:	Manualmente a través de la posición de la palanca de control de potencia.	
OPCION B:	Automáticamente por medio del sistema de control de combustible de la APU.	
OPCION C:	Automáticamente por medio de una unidad de control de combustible del motor principal de una aeronave.	
PREG20241103100 7	9006. En una unidad auxiliar de energía (APU) equipada con una turbina de giro libre y un compresor de carga, la función principal del compresor de carga es:	B
OPCION A:	Proporcionar aire para la combustión y el enfriamiento en la trayectoria de gas del motor.	
OPCION B:	Proporcionar aire sangrado para los sistemas neumáticos de la aeronave.	
OPCION C:	Proporcionar la fuerza de giro para la operación de los generadores de la APU.	

