

TEMA: 0615 MANTENIMIENTO CELULA

COD_PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20094870 (8026)	¿Cuál es el mínimo espacio requerido para la marca de matrícula N1683C si a una aeronave se va a aplicar números de matrícula con una altura de letra de 12 pulgadas? Nota: 2/3 x altura = ancho del caracter. 1/6 x altura = ancho para 1. 1/4 x 2/3 de altura = espaciado. 1/6 x altura = ancho de paso o línea.	A
OPCION A:	52 pulgadas.	
OPCION B:	48 pulgadas.	
OPCION C:	57 pulgadas.	
OPCION D:		
PREG20094871 (8027)	Si se aplica cinta engomada (masking tape) a una aeronave como, por ejemplo, para rociado de retoque y se la deja por varios días y/o se la expone al calor, lo más probable es que la cinta	C
OPCION A:	no selle el material de acabado si la demora o calentamiento ocurren antes del rociado.	
OPCION B:	se debilite en cuanto a su capacidad de adherirse a la superficie.	
OPCION C:	se pegue al acabado y sea muy difícil de quitar.	
OPCION D:		
PREG20094872 (8028)	¿Qué se utiliza para que sea más lento el tiempo de secado de algunos acabados y para impedir el velado?	B
OPCION A:	Reductor.	
OPCION B:	Retardador.	
OPCION C:	Reactivador.	
OPCION D:		
PREG20094873 (8029)	¿Qué tipo de capa suele tener ácido fosfórico como uno de sus componentes al momento de la aplicación?	A
OPCION A:	Primer de lavado.	
OPCION B:	Primer epóxico.	
OPCION C:	Primer de cromato de zinc.	
OPCION D:		
PREG20094874 (8030)	¿Cuál capa superior de acabado aplicada correctamente es el agente químico más durable y resistente?	C
OPCION A:	Barniz sintético.	
OPCION B:	Laca acrílica.	
OPCION C:	Poliuretano.	
OPCION D:		

PREG20094875 (8034)	¿Qué sería lo más probable que ocurriese si se aplica primer de lavado deshidratado a una superficie de aluminio sin pintar y, luego, aproximadamente de 30 a 40 minutos después, se aplica una capa superior de acabado, con valor bajo de humedad?	A
OPCION A:	Corrosión.	
OPCION B:	Un acabado brillante, sin velado.	
OPCION C:	Un acabado tenue debido al "meter" la capa superior en un primer que aún está demasiado suave.	
OPCION D:		

PREG20094876 (8036)	Antes de rociar cualesquier materiales de acabado sobre aluminio limpio sin pintar:	C
OPCION A:	Limpiar la superficie con avgas o kerosene.	
OPCION B:	Remover cualesquier películas de cubierta.	
OPCION C:	Evitar tocar la superficie con las manos sin cubierta.	
OPCION D:		

PREG20094877 (8037)	¿Qué sería lo más probable que ocurriría si se aplicase primer de lavado hidratado a una superficie de aluminio sin pintar y, luego, aproximadamente de 30 a 40 minutos después, una capa superior de acabado, cuando la humedad es baja?	B
OPCION A:	Corrosión.	
OPCION B:	Un acabado brillante, sin velado.	
OPCION C:	Un acabado tenue debido al "meter" la capa superior en un primer que aún está demasiado suave.	
OPCION D:		

PREG20094878 (8038)	¿Cuál es la causa usual de corridas y flexiones en los acabados de aeronave?	A
OPCION A:	Demasiado material aplicado en una capa.	
OPCION B:	Se aplica muy rápido el material.	
OPCION C:	Baja humedad atmosférica.	
OPCION D:		

PREG20094879 (8039)	¿Qué defecto en los acabados de aeronave podrían ocasionar la humedad adversa, corrientes de viento o cambios repentinos de temperatura?	B
OPCION A:	Cáscara de naranja.	
OPCION B:	Velado.	
OPCION C:	Picaduras.	
OPCION D:		

PREG20094880 (8040)	¿Qué afirmación es verdadera con respecto a la compatibilidad del sistema de pintura?	C
OPCION A:	No se puede utilizar primer de cromato de zinc de tipo anterior para retoque de superficies metálicas sin recubrimiento.	
OPCION B:	Se puede utilizar lacas de nitrocelulosa acrílica sobre acabados anteriores de nitrocelulosa.	

OPCION C: Se puede recubrir las capas de primer lavado anterior directamente con acabados epóxicos.

OPCION D:

PREG20094881 (8041) Una unión de remache bien diseñada sujetará los remaches debido a **B**

OPCION A: cargas compresivas.

OPCION B: cargas de corte.

OPCION C: cargas de tensión.

OPCION D:

PREG20094882 (8042) Una diferencia principal entre la tensión Lockbolt/Huckbolt y los sujetadores de corte (aparte de su aplicación) es **A**

OPCION A: la cantidad de ranuras de collar de seguro.

OPCION B: la forma de la cabeza.

OPCION C: el método de instalación.

OPCION D:

PREG20094883 (8043) Los remaches de aleación 2117 reciben tratamiento térmico **A**

OPCION A: de parte del fabricante y no necesitan tratamiento térmico antes de ser instalados.

OPCION B: de parte del fabricante pero necesitan tratamiento térmico antes de ser instalados.

OPCION C: a una temperatura de 910 a 930°F y son templados en agua fría.

OPCION D:

PREG20094884 (8044) La norma general para determinar el diámetro de remache adecuado es: **C**

OPCION A: Tres veces el espesor de los materiales que van a ser unidos.

OPCION B: Dos veces la longitud del remache.

OPCION C: Tres veces el espesor de la plancha más gruesa.

OPCION D:

PREG20094885 (8045) La cabeza de taller de un remache debería ser **A**

OPCION A: una y media vez el diámetro del vástago del remache

OPCION B: la mitad del diámetro del vástago del remache.

OPCION C: Una y media vez el diámetro de la cabeza de manufactura del remache

OPCION D:

PREG20094886 (8046) Una de las principales ventajas de los sujetadores de tipo Hi-Lok con relación a los de antes es que **C**

OPCION A: pueden ser extraídos y usados de nuevo.

OPCION B: lo comprimido en la instalación del collar brinda un ajuste más seguro y exacto.

OPCION C: pueden ser instalados con herramientas manuales ordinarias.

OPCION D:

PREG20094887 (8047) Las marcas en la cabeza de un sujetador Dzus identifican el A

OPCION A: diámetro del cuerpo, tipo de cabeza y longitud del sujetador.

OPCION B: tipo del cuerpo, diámetro de la cabeza y tipo del material.

OPCION C: fabricante y tipo del material.

OPCION D:

PREG20094888 (8048) El sujetador de seguro giratorio Dzus consta de un broche, empaquetadura y receptáculo. Se mide la longitud del broche en A

OPCION A: centésimas de pulgada.

OPCION B: décimas de pulgada.

OPCION C: dieciseisavos de pulgada.

OPCION D:

PREG20094889 (8049) El sujetador de seguro giratorio Dzus consta de un broche, arandela aislante (grommet) y receptáculo. Se mide el diámetro del broche en C

OPCION A: décimas de pulgada.

OPCION B: centésimas de pulgada.

OPCION C: dieciseisavos de pulgada.

OPCION D:

PREG20094890 (8050) Por lo general, se utiliza remaches con hilos (Rivnuts) para: B

OPCION A: Unir dos o más piezas de plancha metálica donde se desea resistencia al corte.

OPCION B: Sujetar partes o componentes con tornillos a planchas metálicas.

OPCION C: Unir dos o más piezas de plancha metálica donde se desea resistencia de rodaje.

OPCION D:

PREG20094891 (8051) Los remaches cherrymax y olympic-lok B

OPCION A: utilizan una remachadora, un equipo especial y una barra compensadora para la instalación.

OPCION B: utilizan una herramienta de tracción para la instalación.

OPCION C: pueden ser instalados con herramientas manuales ordinarias.

OPCION D:

PREG20094892 (8052) No se debe utilizar fasteners de relleno de agujeros (remaches MS20470, por ejemplo) en estructuras compuestas principalmente debido a la A

OPCION A: posibilidad de oirginar una delaminación.

OPCION B: mayor posibilidad de corrosión molecular.

OPCION C: dificultad en la formación de la cabeza en el taller.

OPCION D:

PREG20094893 (8053) Los fasteners metálicos utilizados con estructuras compuestas por carbón y grafito: **B**

OPCION A: Pueden ser construídos de cualesquier metales utilizados comúnmente en fasteners de aeronaves.

OPCION B: Deben ser construídos de materiales tales como titanio o acero resistente a la corrosión.

OPCION C: Deben ser construídos de una aleación de aluminio y litio de alta resistencia.

OPCION D:

PREG20094894 (8054) Se utiliza paneles sandwich hechos de construcciones metálicas de panal de abeja en aeronaves de alta velocidad ya que este tipo de construcción: **A**

OPCION A: posee una alta relación de resistencia-peso y una mayor rigidez que una sola lámina.

OPCION B: puede ser reparada pegando la piel de reemplazo al material del núcleo interior con resina termoplástica.

OPCION C: es más ligera que la piel de una sola hoja con la misma resistencia y es más resistente a la corrosión.

OPCION D:

PREG20094895 (8055) (1) Al efectuar un test con una moneda en las estructuras compuestas, un cambio en el sonido puede ser debido a un deterioro o a una transición hacia una estructura interna diferente. **B**

(2) Se mide con más exactitud la magnitud del deterioro por separación en la estructura compuesta mediante un test anular.

Con respecto a las afirmaciones anteriores,

OPCION A: Ambas, la no. 1 y la no. 2 son verdaderas.

OPCION B: Sólo la no. 1 es verdadera.

OPCION C: Sólo la no. 2 es verdadera.

OPCION D:

PREG20094896 (8056) ¿Cuál de estos métodos se puede utilizar para inspeccionar si hay agua atrapada en estructuras de fibra de vidrio/panal de abeja? **C**

1. Monitoreo de emisión acústica.
2. Rayos X.
3. Contrailuminación.

OPCION A: 1 y 2.

OPCION B: 1 y 3.

OPCION C: 2 y 3.

OPCION D:

PREG20094897 (8058) Al reparar daños por perforación en un panel metálico honeycomb de cara laminada, los bordes del doubler deben presentar una conicidad **B**

OPCION A: dos veces el espesor del metal.

OPCION B: 100 veces el espesor del metal.
OPCION C: que origine una apariencia limpia.
OPCION D:

PREG20094898 (8060) Las inspecciones en estructuras compuestas efectuadas mediante monitoreo de emisión acústica A

OPCION A: cogen el "sonido" de la corrosión u otro deterioro interno.
OPCION B: analizan las señales ultrasónicas transmitidas hacia las partes analizadas.
OPCION C: crean cuadros sonogramas de las áreas inspeccionadas.
OPCION D:

PREG20094899 (8061) ¿Qué precaución, si la hubiera, debe tomarse en cuenta para evitar la corrosión dentro de una estructura metálica reparada de panal de abeja? A

OPCION A: Imprimir la reparación con un inhibidor de corrosión y sellarla de la atmósfera.
OPCION B: Pintar el área externa con varias capas de pintura exterior.
OPCION C: Ninguna. Por lo general, el panal de abeja proviene de material hecho a mano o fibroso no susceptible a la corrosión.
OPCION D:

PREG20094900 (8062) Un método para inspeccionar una estructura de fibra de vidrio que ha estado sujeta a deterioro consiste en A

OPCION A: despintar toda el área dañada e iluminar la estructura con una luz potente.
OPCION B: utilizar procedimientos de tinta penetrante, exponiendo toda el área dañada a la solución penetrante.
OPCION C: utilizar una sonda de eddy current hacia ambos lados del área dañada.
OPCION D:

PREG20094901 (8063) Al inspeccionar un panel de material compuesto mediante el método de prueba sónica anular, un sonido hueco puede indicar B

OPCION A: curado con menor resistencia a la normal en la matriz.
OPCION B: separación de los laminados.
OPCION C: un área de demasiada matriz entre las capas de fibra.
OPCION D:

PREG20094902 (8064) ¿Cuál de lo siguientes es beneficioso al usar esferas de resina fenólica (microballoons) cuando se haga reparaciones a láminas de panal de abeja? A

1. Grandes concentraciones de resina en bordes y esquinas
2. Mejora la relación peso resistencia
3. Menor densidad .
4. Bajas concentraciones de fatiga.

OPCION A: 2,3 y 4
OPCION B: 1,2 y 4
OPCION C: 1,3 y 4
OPCION D:

PREG20094903 (8065)	A la duración de tiempo en que una resina catalizada permanecerá en estado de trabajo se le denomina	A
OPCION A:	vida de crisol.(pot life)	
OPCION B:	vida útil.	
OPCION C:	vida de servicio.	
OPCION D:		

PREG20094904 (8066)	A una categoría de material plástico que puede suavizarse si es recalentada se le describe como	A
OPCION A:	termoplástica.	
OPCION B:	termocura.	
OPCION C:	termoestable.	
OPCION D:		

PREG20094905 (8067)	La clasificación de fibra de vidrio de alta resistencia a la tensión utilizada en estructuras de aeronave es:	B
OPCION A:	E.	
OPCION B:	S.	
OPCION C:	G.	
OPCION D:		

PREG20094906 (8068)	¿Cómo se identifica los plásticos acrílicos?	A
OPCION A:	El cloruro de zinc no tiene efecto.	
OPCION B:	Tiene un tinte amarillento visto desde el borde.	
OPCION C:	La acetona suaviza el plástico pero no cambia su color.	
OPCION D:		

PREG20094908 (8070)	La clasificación del material de refuerzo de fibra de vidrio que posee alta resistividad y es la más común es	A
OPCION A:	E.	
OPCION B:	S.	
OPCION C:	G.	
OPCION D:		

PREG20094909 (8071)	Por lo general, se puede efectuar una reparación de compuesto encapsulado en deterioros menores a	C
OPCION A:	4 pulgadas de diámetro.	
OPCION B:	2 pulgadas de diámetro.	
OPCION C:	1 pulgada de diámetro.	
OPCION D:		

PREG20094910 (8072)	¿En qué dirección se considera que el material de tela compuesto tiene la mayor resistencia?	B
------------------------	--	---

-
- OPCION A:** Relleno.
OPCION B: Tramado.
OPCION C: Sesgo.
OPCION D:
-

PREG20094911 (8073) ¿Qué herramienta de referencia se utiliza para determinar cómo se orientará la fibra en el caso de cierto pliegue o tela? C

- OPCION A:** Cronómetro (o compás) de relleno.
OPCION B: Cronómetro (o compás) de sesgo.
OPCION C: Cronómetro (o compás) de trama.
OPCION D:
-

PREG20094912 (8074) La resistencia y rigidez de una formación compuesta construída adecuadamente depende en principio de B

- OPCION A:** una relación de 60 por ciento de matriz con 40 por ciento de fibra.
OPCION B: la orientación de los pliegues hacia la dirección de la carga.
OPCION C: la capacidad de las fibras para transferir el esfuerzo a la matriz.
OPCION D:
-

PREG20094907 (8069) Por lo general, se puede reparar las rayaduras superficiales, la abrasión superficial o la erosión en láminas de fibra de vidrio aplicando B

- OPCION A:** una pieza de cubierta de tela de vidrio impregnada de resina.
OPCION B: una o más capas de resina adecuada (catalizada de acuerdo a la temperatura ambiental) a la superficie.
OPCION C: una lámina de polietileno sobre la superficie abrasiva y una o más capas de resina secadas con lámparas de luz infrarroja.
OPCION D:
-

PREG20094913 (8075) ¿Qué relación (porcentaje) de fibra/resina se considera por lo general la mejor para la resistencia? C

- OPCION A:** 40:60.
OPCION B: 50:50.
OPCION C: 60:40.
OPCION D:
-

PREG20094914 (8076) ¿Cuál es la capa de material que se utiliza dentro del sistema de presión de bolsa de vacío para absorber el exceso de resina en la cura? A

- OPCION A:** Purgador.
OPCION B: Respiradero.
OPCION C: Liberación.
OPCION D:
-

PREG20094915 (8077)	Por lo general, se logra un endurecimiento / moldeado apropiado de superficies compuestas pre-impregnadas mediante: 1. aplicación de calor externo. 2. exposición a la temperatura ambiental. 3. adición de un catalizador o agente secador a la resina. 4. aplicación de presión.	B
OPCION A:	2 y 3.	
OPCION B:	1 y 4.	
OPCION C:	1, 3 y 4.	
OPCION D:		

PREG20094916 (8078)	Al reparar superficies grandes y planas con resinas de poliéster, suele suscitarse hundimiento de la superficie. Un método para reducir el hundimiento consiste en	B
OPCION A:	añadir una cantidad extra de catalizador a la resina.	
OPCION B:	utilizar tiras cortas de fibra de vidrio en la reparación pegada.	
OPCION C:	utilizar menos catalizador que lo normal de modo que la reparación sea más flexible.	
OPCION D:		

PREG20094917 (8079)	Al efectuar reparaciones en fibra de vidrio, la limpieza del área que va a ser reparada es esencial para un buen pegado. Se debe realizar la limpieza final utilizando	A
OPCION A:	MEK (metiletilketona)	
OPCION B:	jabón, agua y escobilla.	
OPCION C:	un agente tixtrópico.	
OPCION D:		

PREG20094918 (8080)	¿En caso de ser necesario, qué tipo de fluido de corte es aceptable por lo general para maquinar laminados compuestos?	C
OPCION A:	Aceite soluble en agua.	
OPCION B:	Aceite removedor de agua.	
OPCION C:	Sólo agua.	
OPCION D:		

PREG20094919 (8081)	Las láminas de fibra de vidrio que no exceden la primera capa o pliegue pueden ser reparadas mediante	A
OPCION A:	rellenado con una pasta compuesta por una resina compatible y fibras de vidrio cortas y limpias.	
OPCION B:	arenado del área dañada hasta obtener uniformidad aerodinámica.	
OPCION C:	corrección de los bordes toscos y sellado con pintura.	
OPCION D:		

PREG20094920 (8082)	El deterioro en la fibra de vidrio que se extiende completamente a través de una estructura laminada de sandwich	A
OPCION A:	puede ser reparado.	

OPCION B: debe ser rellenado con resina para eliminar concentraciones peligrosas de esfuerzo.

OPCION C: puede ser rellenado con una pasta compatible con la resina.

OPCION D:

PREG20094921 (8083) El deterioro de un laminado de fibra de vidrio que se extiende completamente a través de una cara y hasta dentro del núcleo B

OPCION A: no puede ser reparado.

OPCION B: requiere el reemplazo del núcleo dañado y de la cara.

OPCION C: puede ser reparado utilizando un parche metálico.

OPCION D:

PREG20094922 (8084) La reparación de compuestos avanzados que utilizan materiales y técnicas tradicionalmente empleadas en reparaciones de fibra de vidrio suele originar C

OPCION A: restablecimiento de la resistencia y la flexibilidad.

OPCION B: mayor resistencia al desgaste de la estructura.

OPCION C: una reparación no aeronavegable.

OPCION D:

PREG20094923 (8085) La mejor manera de efectuar reparaciones permanentes en los materiales compuestos es C

OPCION A: pegando parches metálicos o de material compuesto curado.

OPCION B: remachando parches metálicos o de material compuesto curado.

OPCION C: laminando nuevos pliegues de reparación.

OPCION D:

PREG20094924 (8086) ¿Cuál de los siguientes, al añadirlos a resinas húmedas, proporciona resistencia para la reparación de agujeros de sujetador dañado en paneles de material compuesto? A

1. Microglobo.
2. Flox.
3. Fibras rebanadas.

OPCION A: 2 y 3.

OPCION B: 1 y 3.

OPCION C: 1, 2 y 3.

OPCION D:

PREG20094925 (8087) La parte de un núcleo de panal de abeja de reemplazo que se debe alinear con el original adyacente es B

OPCION A: el lado de la celda.

OPCION B: la dirección de la cinta.

OPCION C: el borde de la celda.

OPCION D:

PREG20094926 (8088) ¿Cuál de las siguientes son las características generales de los materiales compuestos de Kevlar? A

1. Alta resistencia tensil.
2. Flexibilidad.
3. Rigidez.
4. Efecto corrosivo en contacto con aluminio.
5. Capacidad de conductividad eléctrica.

OPCION A: 1 y 2.

OPCION B: 2, 3 y 4.

OPCION C: 1, 3 y 5.

OPCION D:

PREG20094927 (8089) ¿Cuál de las siguientes son las características generales de los materiales compuestos de fibra de carbón/grafito? B

1. Flexibilidad.
2. Rigidez.
3. Alta resistencia compresiva.
4. Efecto corrosivo en contacto con aluminio.
5. Capacidad de conductividad eléctrica.

OPCION A: 1 y 3.

OPCION B: 2, 3 y 4.

OPCION C: 1, 3 y 5.

OPCION D:

PREG20094928 (8090) Si los envases plásticos transparentes de una aeronave exhiben rajaduras finas que se pueden extender en una red sobre la superficie o debajo de ésta o a través del plástico, se dice que el plástico tiene C

OPCION A: neblina.

OPCION B: brinell.

OPCION C: resquebrajamiento.

OPCION D:

PREG20094929 (8091) Al instalar envases plásticos transparentes que son fijados por pernos que se extienden a través del material plástico y por tuercas de liberación elásticas, éstas deberían B

OPCION A: ser ajustadas a un valor exacto más una vuelta completa.

OPCION B: ser ajustadas a un valor exacto, luego regresar una vuelta completa.

OPCION C: ser ajustadas a un valor exacto.

OPCION D:

PREG20094930 (8092) Si se pretende instalar un nuevo cinturón de seguridad en una aeronave, ¿a los requisitos de qué documento debe ceñirse dicho cinturón? C

OPCION A: STC 1282.

OPCION B: RAP Parte 39.

OPCION C: TSO C22.

OPCION D:

PREG20094931 (8093)	¿Cuál es considerada como buena práctica con respecto a la instalación de plásticos acrílicos?	B
OPCION A:	Si se utiliza tuercas y pernos, se debería instalar el plástico caliente y ajustarlo a un valor firme antes de que el plástico se enfríe.	
OPCION B:	Si se utiliza remaches, se debería proporcionar un espaciador adecuado u otro medio satisfactorio para impedir el ajuste excesivo del marco con el plástico.	
OPCION C:	Si se utiliza remaches o tuercas y pernos, no se recomienda agujeros ranurados.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20094932 (8094)	El coeficiente de expansión de la mayoría de materiales de envase es	A
OPCION A:	mayor que el acero y el aluminio.	
OPCION B:	mayor que el acero pero menor que el aluminio.	
OPCION C:	menor que el acero el aluminio.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20094933 (8095)	Si no se ve raspaduras tras haber limpiado materiales de envase plástico transparente, a su superficie, se le debería	C
OPCION A:	pulir aplicando compuesto de fricción con un paño húmedo.	
OPCION B:	dar brillo con un paño limpio, suave y seco.	
OPCION C:	cubrir con una capa fina de cera.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20094934 (8096)	Los materiales de tapicería de cabina instalados en los aviones de categoría estándar actuales deben	B
OPCION A:	ser a prueba de fuego.	
OPCION B:	ser por lo menos resistentes al fuego.	
OPCION C:	reunir los requisitos prescritos en la RAP Parte 43.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20094935 (8098)	Al taladrar agujeros por completo a través de un plexiglass,	B
OPCION A:	se debe utilizar un taladro helicoidal estándar.	
OPCION B:	se debe utilizar un taladro helicoidal modificado especialmente.	
OPCION C:	se debe utilizar un taladro de madera.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20094960 (8124)	El fuselaje monocasco depende de la resistencia de los	B
OPCION A:	largueros y miembros estructurales	
OPCION B:	la piel ó la cubierta	
OPCION C:	los mamparos y largueros	
OPCION D:		

PREG20094936 (8099)	¿Cuál es el propósito de un una placa de unión o de una chapa triangular de unión la cual se utiliza en la construcción y reparación de estructuras de aeronave?	C
OPCION A:	Sujetar temporalmente en su posición los miembros estructurales hasta que se concluya la sujeción definitiva.	
OPCION B:	Otorgar acceso para la inspección de sujeciones estructurales.	
OPCION C:	Unir y reforzar los miembros estructurales de intersección.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20094937 (8100)	Elegir la alternativa que mejor describe la función de la sección acanalada de un taladro helicoidal.	C
OPCION A:	Evita el sobrecalentamiento del punto de taladro.	
OPCION B:	Forma el área donde la punta del taladro se une al motor del mismo.	
OPCION C:	Forma los bordes de corte del punto de taladro.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20094938 (8101)	¿Cuántos remaches MS20470 AD 4 6 se necesita para instalar un placa de 10" X 5", utilizando una sola fila de remaches, distancia mínima de borde y espaciamiento 4D?	A
OPCION A:	56.	
OPCION B:	54.	
OPCION C:	52.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20094939 (8102)	A los miembros longitudinales (delantero y posterior) se un fuselaje semimonocoque se les denomina	B
OPCION A:	largueros y costillas.	
OPCION B:	longerones y larguerillos.	
OPCION C:	largueros y larguerillos.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20094940 (8103)	Se puede reparar las rayaduras superficiales de las planchas metálicas	A
OPCION A:	con una brocha.	
OPCION B:	puliendo.	
OPCION C:	haciendo un agujero de liberación de tensión.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20094941 (8104)	¿Cuál debería ser el ángulo incluido de una broca helicoidal para metales blandos?	B
OPCION A:	118°.	
OPCION B:	90°.	
OPCION C:	65°.	
OPCION D:		

PREG20094942 (8105)	Al comparar las técnicas de maquinado del material de plancha metálica de acero inoxidable con las correspondientes a la plancha de aleación de aluminio, se suele considerar una buena práctica taladrar la plancha de acero inoxidable a una:	B
OPCION A:	velocidad mayor aplicando menos presión a la broca.	
OPCION B:	velocidad menor aplicando más presión a la broca.	
OPCION C:	velocidad menor aplicando menos presión a la broca.	
OPCION D:		

PREG20094943 (8106)	Para reparar una sección de revestimiento de aluminio dañado, se va a utilizar una sola unión de plancha superpuesta. Si se utiliza una fila doble de remaches de 1/8, el recubrimiento mínimo permisible será de	C
OPCION A:	1/2 pulgada.	
OPCION B:	3/4 pulgada.	
OPCION C:	13/16 pulgada.	
OPCION D:		

PREG20094944 (8107)	¿Cuál afirmación es la verdadera con respecto a la inspección de un conjunto de ala metálica de revestimiento con esfuerzo que se sabe ha sido objeto de una carga crítica?	C
OPCION A:	Si los remaches no muestran deformación visible, no es necesaria mayor investigación.	
OPCION B:	Si ocurre una falla de soporte, se mueven los espárragos de remache.	
OPCION C:	Si ocurre blindamiento genuino de remache, se blindan los grupos de cabezas de remache consecutivas en la misma dirección.	
OPCION D:		

PREG20094945 (8108)	¿Cuál es la distancia de borde mínima para los remaches de aeronave?	A
OPCION A:	Dos veces el diámetro del espárrago del remache.	
OPCION B:	Dos veces el diámetro de la cabeza del remache.	
OPCION C:	Tres veces el diámetro del espárrago del remache.	
OPCION D:		

PREG20094946 (8109)	Al taladrar acero inoxidable, la broca que se utiliza debería tener un ángulo incluido de	C
OPCION A:	90° y girar a baja velocidad.	
OPCION B:	118° y girar a alta velocidad.	
OPCION C:	140° y girar a baja velocidad.	
OPCION D:		

PREG20094947 (8110)	¿Cuál es el espacio mínimo para una sola fila de remaches de aeronave?	C
OPCION A:	Dos veces el diámetro del espárrago del remache.	
OPCION B:	Tres veces la longitud del espárrago del remache.	

OPCION C: Tres veces el diámetro del espárrago del remache.

OPCION D:

PREG20094948 (8111) ¿Cuál de los remaches mostrados se ajusta con precisión a la depresión cónica hecha por un avellanado de 100°? (Ver figura 1 en el Manual de Figuras) A

OPCION A: 1.

OPCION B: 2.

OPCION C: 3.

OPCION D:

PREG20094949 (8112) ¿Cuál es lo correcto con respecto al uso de una lima? A

OPCION A: Aplicar presión en el recorrido hacia adelante, salvo, solamente al limar metales muy blandos tales como plomo o aluminio.

OPCION B: Si se utiliza una lima de corte doble, se puede obtener un acabado más liso que utilizando una lima de un solo corte.

OPCION C: Los términos "corte doble" y "segundo corte" tienen el mismo significado con referencia a las limas.

OPCION D:

PREG20094950 (8113) ¿Cuál es uno de los factores determinantes que permiten el avellanado maquinado al remachar al ras? C

OPCION A: El espesor del material y el diámetro del remache son los mismos.

OPCION B: El espesor del material es menor al espesor de la cabeza del remache.

OPCION C: El grosor del material es mayor que el grosor de la cabeza del remache.

OPCION D:

PREG20094951 (8114) Al reparar un agujero pequeño en un revestimiento de metal con esfuerzo, la consideración principal en el diseño del parche debería ser A

OPCION A: la fuerza de corte de la unión del remache.

OPCION B: utilizar un espaciado de remache similar a una costura en el revestimiento.

OPCION C: que la unión entre el parche y el revestimiento es suficiente para impedir la corrosión metálica disímil.

OPCION D:

PREG20094952 (8115) ¿Cuál es el procedimiento correcto cuando se utiliza un reamer para hacer un acabado de un agujero taladrado hasta lograr el tamaño correcto? B

OPCION A: Girar el reamer en la dirección de corte si se alarga el agujero y en la dirección opuesta para remover el agujero.

OPCION B: Girar el reamer sólo en la dirección de corte.

OPCION C: Aplicar presión considerable sobre el reamer al iniciar el corte y reducir la presión al finalizar el mismo.

OPCION D:

PREG20094953 (8116)	Por lo general, las reparaciones o empalmes que presentan larguerillos en la superficie inferior de las alas metálicas de revestimiento con esfuerzo	C
OPCION A:	no están permitidas.	
OPCION B:	sólo están permitidas si el daño no excede 6 pulgadas en cualquier dirección.	
OPCION C:	están permitidas pero, con respecto a la fuerza de tensión, suelen ser más críticas que las reparaciones similares en la superficie superior.	
OPCION D:		

PREG20094954 (8117)	Al enderezar elementos hechos de 2024 T4, debería	A
OPCION A:	enderezar en frío y reforzar.	
OPCION B:	enderezar en frío y aplicar tratamiento de endurecimiento para remover el esfuerzo.	
OPCION C:	aplicar calor al interior de la dobladura.	
OPCION D:		

PREG20094955 (8118)	En las aeronaves, se utiliza aleaciones de aluminio clad debido a que éstas:	B
OPCION A:	Pueden recibir tratamiento térmico de manera más sencilla que las otras formas de aluminio.	
OPCION B:	Se encuentran menos sujetas a la corrosión con respecto a las aleaciones de aluminio sin recubrimiento.	
OPCION C:	Son más fuertes que las aleaciones de aluminio sin clad.	
OPCION D:		

PREG20094956 (8119)	¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a un ala cantilever?	B
OPCION A:	Carece de montantes de sustentación regulables.	
OPCION B:	No es necesario un refuerzo externo.	
OPCION C:	Sólo requiere un montante de sustentación en cada lado.	
OPCION D:		

PREG20094957 (8120)	Unidades estructurales de la aeronave, tales como vigas, soportes de motor, etc., que han sido construídas de planchas metálicas, son por lo general	A
OPCION A:	reparables, emplean métodos aprobados.	
OPCION B:	reparables, excepto si están sometidas a cargas compresivas.	
OPCION C:	no reparables, pero deben ser objeto de reemplazo si están dañadas o deterioradas.	
OPCION D:		

PREG20094958 (8121)	Un factor que determina el espacio mínimo entre remaches es	B
OPCION A:	la longitud de los remaches que se emplea.	
OPCION B:	el diámetro de los remaches que se emplea.	
OPCION C:	el espesor del material objeto de la acción de remache.	
OPCION D:		

PREG20094959 (8123)	Al fabricar partes de material almacenado de plancha metálica de Alclad 2024 T3,	C
OPCION A:	se debe realizar las dobladuras con un pequeño radio para desarrollar máxima resistencia.	
OPCION B:	todas las dobladuras deben tener 90° con respecto al grano.	
OPCION C:	se debe mantener al mínimo todas las rayaduras, retorcimientos, marcas de herramienta, quiñaduras, etc.	
OPCION D:		

PREG20094961 (8125)	¿Qué parte(s) de un fuselaje semi monocoque impide(n) que la tensión y la compresión deformen el fuselaje?	B
OPCION A:	El revestimiento del fuselaje.	
OPCION B:	Longerons y larguerillos.	
OPCION C:	Mamparos y piel.	
OPCION D:		

PREG20094962 (8127)	El paso del remache es la distancia entre	B
OPCION A:	los centros de los remaches en filas adyacentes.	
OPCION B:	los centros de remaches adyacentes en la misma fila.	
OPCION C:	las cabezas de los remaches de la misma fila.	
OPCION D:		

PREG20094963 (8128)	Elegir el dibujo adecuado para determinar el avellanado apropiado. (Ver figura 2 en el Manual de Figuras)	C
OPCION A:	Todos son aceptables.	
OPCION B:	2.	
OPCION C:	1.	
OPCION D:		

PREG20094964 (8129)	¿Que significa cuando hay un residuo ennegrecido que sale de algunos remaches de una aeronave?	C
OPCION A:	Los remaches fueron objeto de un excesivo trabajo de endurecimiento durante la instalación.	
OPCION B:	Existe corrosión por exfoliación entre los remaches y el revestimiento.	
OPCION C:	Existe corrosión por escoriación entre los remaches y el revestimiento.	
OPCION D:		

PREG20094965 (8130)	Las marcas identificatorias en las cabezas de los remaches de aleación de aluminio indican	C
OPCION A:	el grado del control dimensional y de proceso observado durante la fabricación.	
OPCION B:	la forma de la cabeza, la dimensión del espárrago, el material empleado y las especificaciones observadas durante la fabricación.	
OPCION C:	la aleación específica empleada en la fabricación de remaches.	

OPCION D:

PREG20094966 (8131) Al instalar un remache MS20470D, se obtiene su máxima resistencia al corte A

OPCION A: sólo tras un período de endurecimiento por envejecimiento.

OPCION B: mediante el trabajo en frío del metal del remache que forma la cabeza.

OPCION C: mediante tratamiento térmico exactamente antes de ser accionado.

OPCION D:

PREG20094967 (8132) ¿Cuáles de los siguientes conceptos no tienen que ser considerados al determinar el espaciado mínimo del remache? B

OPCION A: Diámetro del remache.

OPCION B: Longitud del remache.

OPCION C: Tipo del material que se está remachando.

OPCION D:

PREG20094968 (8133) ¿Cuál es el propósito de refrigerar remaches de aleación 2017 y 2024 de aluminio tras el tratamiento térmico? C

OPCION A: Acelerar el endurecimiento por envejecimiento.

OPCION B: Aliviar esfuerzos internos.

OPCION C: Retardar el endurecimiento por envejecimiento.

OPCION D:

PREG20094969 (8134) Bajo ciertas condiciones, no se emplean remaches tipo A debido a A

OPCION A: sus características de baja resistencia.

OPCION B: su contenido de alta aleación.

OPCION C: su tendencia al resquebrajamiento al estar sometido a la vibración.

OPCION D:

PREG20094970 (8136) Los remaches tratados térmicamente en la serie D y DD no remachados dentro del plazo prescrito tras el mencionado tratamiento o la remoción de la refrigeración A

OPCION A: deben volver a ser tratados térmicamente antes de su uso.

OPCION B: deben ser descartados.

OPCION C: pueden retornar a refrigeración y ser empleados posteriormente sin otro tratamiento térmico.

OPCION D:

PREG20094971 (8137) Las dimensiones de un remache MS20430AD-4-8 son B

OPCION A: 1/8 de pulgada de diámetro y 1/4 de pulgada de largo.

OPCION B: 1/8 de pulgada de diámetro y 1/2 de pulgada de largo.

OPCION C: 4/16 de pulgada de diámetro y 8/32 de pulgada de largo.

OPCION D:

PREG20094972 (8138)	El agente de aleación principal de 2024 T36 lo indica el número	A
OPCION A:	2.	
OPCION B:	20.	
OPCION C:	24.	
OPCION D:		

PREG20094973 (8139)	¿Qué parte de la designación de la aleación 2017 T36 de aluminio indica el agente de aleación principal empleado en su fabricación?	A
OPCION A:	2.	
OPCION B:	17.	
OPCION C:	20.	
OPCION D:		

PREG20094974 (8140)	Se debe efectuar una reparación de plancha metálica empleando dos piezas de aluminio de 0.040 pulgadas remachadas entre sí. Se ha perforado todos los agujeros de remache para remaches de 3/32 pulgadas. La longitud de los remaches que se debe emplear es	B
OPCION A:	1/8 de pulgada.	
OPCION B:	1/4 de pulgada.	
OPCION C:	5/16 de pulgada.	
OPCION D:		

PREG20094975 (8141)	La mayoría de remaches empleados en la construcción de aeronaves presenta	A
OPCION A:	embutido superficial (dimples).	
OPCION B:	cabezas uniformes sin marcas.	
OPCION C:	un punto elevado.	
OPCION D:		

PREG20094976 (8142)	MS20426AD 6 5 es indicativo de un remache avellanado con	C
OPCION A:	una longitud de espárrago de 5/16 pulgadas (excluyendo la cabeza).	
OPCION B:	una longitud de espárrago de 5/32 pulgadas (excluyendo la cabeza)	
OPCION C:	una longitud integral de 5/16 pulgadas.	
OPCION D:		

PREG20094977 (8143)	¿Qué remache se puede emplear como es recibido sin tratamiento posterior?	B
OPCION A:	2024 T4.	
OPCION B:	2117 T3.	
OPCION C:	2017 T3.	
OPCION D:		

PREG20094978 (8145)	¿Qué remaches se debe elegir para empalmar dos planchas de aluminio de .032 pulgadas?	B
OPCION A:	MS20425D-4-3.	
OPCION B:	MS20470AD-4-4.	
OPCION C:	MS20455DD-5-3.	
OPCION D:		

PREG20094979 (8147)	Se emplea remaches de acero blando para remachar	C
OPCION A:	partes de acero níquel.	
OPCION B:	partes de magnesio.	
OPCION C:	partes de acero.	
OPCION D:		

PREG20094980 (8148)	Un remache DD recibe tratamiento térmico antes de su uso para	C
OPCION A:	endurecer e incrementar la resistencia.	
OPCION B:	aliviar los esfuerzos internos.	
OPCION C:	estar más blando y facilitar así el remachado.	
OPCION D:		

PREG20094981 (8149)	¿Qué precauciones se debe observar al remachar y unir metales diferentes con la finalidad de impedir una acción electrolítica?	B
OPCION A:	Tratar las superficies que van a ser empalmadas y remachadas a través de un proceso denominado tratamiento anódico.	
OPCION B:	Colocar un separador protector entre las áreas de la diferencia electrolítica potencial.	
OPCION C:	Evitar el empleo de metales diferentes a través del rediseño de la unidad de acuerdo a las recomendaciones estipuladas en la AC 43.13-1A.	
OPCION D:		

PREG20094982 (8150)	La longitud de un remache que se va a emplear para unir una lámina de .032 pulgadas y una lámina de aluminio de .064 pulgadas de aleación de aluminio debe ser equivalente a	B
OPCION A:	dos veces el diámetro del remache más .064 pulgadas.	
OPCION B:	una vez y media el diámetro del remache más .096 pulgadas.	
OPCION C:	tres veces el diámetro del remache más .096 pulgadas.	
OPCION D:		

PREG20094983 (8151)	¿Cuál es por lo general el mejor procedimiento que se debe utilizar al remover un remache de espárrago sólido?	B
OPCION A:	Taladrar a través de la cabeza y espárrago fabricado con una broca del tamaño del espárrago y remover el remache con un golpe.	
OPCION B:	Taladrar hasta la base de la cabeza de remache fabricada con una broca de tamaño menor al espárrago del remache y removerlo con un golpe.	

OPCION C: Taladrar a través de la cabeza y espárrago fabricado con una broca de un tamaño más pequeño que el remache y removerlo con un golpe.

OPCION D:

PREG20094984 (8153) ¿Qué tipo de cargas origina la mayoría de fallas en los remaches? A

OPCION A: Corte.

OPCION B: Soporte.

OPCION C: Costado.

OPCION D:

PREG20094985 (8154) ¿Qué remache se emplea para remachar estructuras de aleación de magnesio? B

OPCION A: Acero blando.

OPCION B: Aluminio 5056.

OPCION C: Monel.

OPCION D:

PREG20094986 (8155) ¿Qué remache se emplea para remachar aleaciones de acero níquel? C

OPCION A: Aluminio 2024.

OPCION B: Acero blando.

OPCION C: Monel.

OPCION D:

PREG20094987 (8156) La longitud de un remache que se selecciona al efectuar una reparación estructural que requiere el empalme de láminas de aluminio de 0.032 pulgadas y de 0.064 pulgadas, taladradas con una broca No.30, es B

OPCION A: 7/16 pulgadas.

OPCION B: 5/16 pulgadas.

OPCION C: 1/4 pulgadas.

OPCION D:

PREG20094988 (8157) La longitud del lado A es (Ver figura 4 en el Manual de Figuras) A

OPCION A: 3.750 pulgadas.

OPCION B: 3.875 pulgadas.

OPCION C: 3.937 pulgadas.

OPCION D:

PREG20094989 (8158) La cantidad de material necesario para confeccionar un doblado de 90° es (Ver figura 4 en el Manual de Figuras) A

OPCION A: 0.3436 pulgadas.

OPCION B: 0.3717 pulgadas.

OPCION C: 0.3925 pulgadas.

OPCION D:

PREG20094990 (8159) ¿Cuál es la longitud del plano A? (Ver figura 5 en el Manual de Figuras) A

OPCION A: 3.7 pulgadas.

OPCION B: 3.8 pulgadas.

OPCION C: 3.9 pulgadas.

OPCION D:

PREG20094991 (8160) ¿Cuál es la dimensión formal del plano? (Ver figura 5 en el Manual de Figuras) B

OPCION A: 7.0 pulgadas.

OPCION B: 6.8 pulgadas.

OPCION C: 6.6 pulgadas.

OPCION D:

PREG20094992 (8161) Si se forma manualmente una placa de cubierta aerodinamizada con un bloque formador, primero se debería colocar una pieza de aluminio blando sobre la parte hueca del molde y fijarla en su sitio. La operación de amortiguamiento debería ser B

OPCION A: en todo momento distribuída en forma igual sobre el anverso del aluminio en vez de empezar en los bordes o en el centro.

OPCION B: iniciar con ligeros golpecitos en el aluminio alrededor de los bordes y gradualmente bajar al centro.

OPCION C: iniciar con golpecitos en el aluminio en el centro hasta que toque la parte inferior del molde y luego trabajar en todas las direcciones.

OPCION D:

PREG20094993 (8162) Una pieza de de material plano que será doblada a un ángulo cerrado de 15° debe ser objeto de doblado a través de un ángulo de A

OPCION A: 165°.

OPCION B: 105°.

OPCION C: 90°.

OPCION D:

PREG20094994 (8163) Cuando una pieza de aleación de aluminio va a ser doblada a un radio mínimo para el tipo y grosor del material, B

OPCION A: se debe doblar la pieza en forma lenta con la finalidad de eliminar las rajaduras.

OPCION B: se debe hacer el delineado de modo que el doblado esté 90° con relación al grano de la plancha.

OPCION C: se debe aplicar menos presión que la normal con la barra móvil abrazadera (superior)

OPCION D:

PREG20094995 (8164)	La disposición plana o longitud de blanco de una pieza metálica, a partir de la cual se doblará una abrazadera simple en L de 3 pulgadas por 1 pulgada, depende del radio del doblado deseado. La abrazadera que requiere la mayor cantidad de material es una que posee un radio de doblado de	A
OPCION A:	1/8 de pulgada.	
OPCION B:	1/2 pulgada.	
OPCION C:	1/4 de pulgada.	
OPCION D:		

PREG20094996 (8165)	Si fuese necesario calcular un problema de límite de doblado y no hubiese tablas disponibles de límite de dobladura, el eje neutral del doblado puede ser	B
OPCION A:	representado por la longitud real del material necesario para el doblado..	
OPCION B:	determinado sumándole aproximadamente la mitad del espesor al radio del doblado.	
OPCION C:	determinado restándole el espesor al radio del doblado.	
OPCION D:		

PREG20094997 (8166)	A menos que se especifique otra cosa, el radio de un doblado es el	A
OPCION A:	radio interno del metal que se formará.	
OPCION B:	radio interno más la mitad del espesor del metal que se forma.	
OPCION C:	radio del eje neutral más la mitad del espesor del metal que se forma.	
OPCION D:		

PREG20094998 (8167)	Al doblado más agudo que se le puede hacer a una pieza metálica sin debilitar en forma crítica la parte, se le denomina	B
OPCION A:	permisibilidad del doblado.	
OPCION B:	radio mínimo de doblado.	
OPCION C:	radio máximo de doblado.	
OPCION D:		

PREG20094999 (8168)	Los factores más importantes necesarios para hacer un patrón plano son	B
OPCION A:	radio, espesor y línea de moldura.	
OPCION B:	radio, espesor y grado de doblado.	
OPCION C:	las longitudes de las piernas (secciones planas)	
OPCION D:		

PREG20095000 (8169)	Se dobla una pieza de plancha metálica de acuerdo a cierto radio. La curvatura del doblado es conocida como	C
OPCION A:	permisibilidad del doblado.	
OPCION B:	línea neutral.	
OPCION C:	radio del doblado.	
OPCION D:		

PREG20095001 (8170)	Puede distinguir entre aluminio y aleación de aluminio	C
OPCION A:	limando el metal.	
OPCION B:	sometiéndolo a una prueba con una solución acética.	
OPCION C:	sometiéndolo a una prueba con una solución al 10% de soda cáustica.	
OPCION D:		

PREG20095002 (8171)	El propósito de una muesca es	A
OPCION A:	permitir que haya espacio libre para una plancha o una extrusión.	
OPCION B:	incrementar la obstrucción para una plancha o extrusión.	
OPCION C:	reducir el peso de la parte y aún retener la resistencia necesaria.	
OPCION D:		

PREG20095003 (8172)	Al doblar un metal, el material sobre el exterior de la curva se estira mientras que el material en el interior se comprime. Dicha parte del material no afectado por ningún esfuerzo es la	C
OPCION A:	línea de moldura.	
OPCION B:	línea tangencial de doblez.	
OPCION C:	línea neutral.	
OPCION D:		

PREG20095004 (8173)	Determinar las dimensiones de A, B y C en la disposición plana. Retroceso = .252 Permisi3n de doblado = .345 (Ver figura 6 en el Manual de Figuras)	B
OPCION A:	A = .748 B = 2.252 C = 2.004	
OPCION B:	A = .748 B = 1.496 C = 1.248	
OPCION C:	A = 1.252 B = 2.504 C = 1.752	
OPCION D:		

PREG20095005 (8174)	¿Cuál es la dimensi3n D? Retroceso = .252 Permisi3n de doblado = .345 (Ver figura 6 en el Manual de Figuras)	B
OPCION A:	3,492.	
OPCION B:	4,182.	
OPCION C:	3,841.	
OPCION D:		

PREG20095006 (8175)	La línea de vista de una disposición plana de plancha metálica que será doblada en un borde o caja de freno se mide y marca	C
OPCION A:	a la mitad de radio desde cualquier línea tangente de doblado.	
OPCION B:	a un radio desde cualquier línea tangente de doblado.	
OPCION C:	a un radio desde cualquier línea tangente de doblado que esté ubicada bajo el freno.	
OPCION D:		

PREG20095007 (8176)	¿Cuál es la dimensión F? Retroceso en D = .095 Retroceso en E = .068 Permisi3n de doblado en D = .150 Permisi3n de doblado en E = .112 (Ver figura 7 en el Manual de Figuras)	B
OPCION A:	4.836.	
OPCION B:	5.936.	
OPCION C:	5.738.	
OPCION D:		

PREG20095008 (8177)	En una disposici3n de montaje de plancha metálica con una solo doblado, se puede permitir estirar	C
OPCION A:	sumando el retroceso a cada tramo.	
OPCION B:	restar un tramo al retroceso.	
OPCION C:	restar ambos tramos al retroceso.	
OPCION D:		

PREG20095009 (8178)	¿Mediante qué método se logra el endurecimiento de las aleaciones de aluminio empleadas en la construcci3n de aeronaves?	C
OPCION A:	Trabajo en frío.	
OPCION B:	Envejecimiento.	
OPCION C:	Tratamiento térmico.	
OPCION D:		

PREG20095010 (8179)	En la soldadura de Arco de Gas Tungsteno (GTA), se utiliza una corriente de gas inerte para	A
OPCION A:	impedir la formaci3n de óxidos en la masa.	
OPCION B:	concentrar el calor del arco e impedir su disipaci3n.	
OPCION C:	bajar la temperatura necesaria para fundir correctamente el metal.	
OPCION D:		

PREG20095011 (8180)	¿Qué enunciado describe mejor la soldadura de magnesio?	C
OPCION A:	Se puede soldar el magnesio a otros metales.	
OPCION B:	La soldadura debería ser de acero niquelado.	
OPCION C:	La soldadura debería ser de la misma composici3n que el metal base.	
OPCION D:		

PREG20095013 (8182)	La llama de oxiacetileno de una soldadura de plata debería ser	B
OPCION A:	oxidante.	
OPCION B:	neutra.	
OPCION C:	carburizante.	
OPCION D:		

PREG20095014 (8183)	¿Por qué es necesario utilizar fundente en todas las operaciones de soldadura de plata?	A
OPCION A:	Para limpiar químicamente el metal base de la película de óxido.	
OPCION B:	Impedir el sobrecalentamiento del metal base.	
OPCION C:	Incrementar la conductividad del calor.	
OPCION D:		

PREG20095015 (8184)	Se debe reparar preferentemente los elementos instalados en el motor utilizando un	B
OPCION A:	tubo de diámetro más grande con soldaduras boca de pez y no roseta.	
OPCION B:	tubo de diámetro más grande con soldaduras boca de pez y roseta.	
OPCION C:	tubo de diámetro más pequeño con soldaduras boca de pez y roseta.	
OPCION D:		

PREG20095016 (8185)	¿Qué método de reparación se recomienda para un longeron de tubo metálico con abolladura en una agrupación?	C
OPCION A:	Manga de división soldada.	
OPCION B:	Manga de soldadura externa.	
OPCION C:	Placa de parche soldada.	
OPCION D:		

PREG20095017 (8186)	Soldar sobre uniones de cobre o estañadas	A
OPCION A:	no está permitido.	
OPCION B:	está permitido para acero dulce.	
OPCION C:	es permisible para la mayoría de metales o aleaciones que no han recibido tratamiento térmico.	
OPCION D:		

PREG20095012 (8181)	¿Cuál afirmación es verdadera con respecto a la soldadura de magnesio tratado térmicamente?	A
OPCION A:	La sección soldada no posee la resistencia del metal original.	
OPCION B:	No se debe utilizar flux debido a que es muy difícil de remover y suele ocasionar corrosión.	
OPCION C:	No se puede reparar el magnesio mediante soldadura a fusión debido a la alta probabilidad de ignición metálica.	
OPCION D:		

PREG20095018 (8187)	¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a la soldadura?	A
OPCION A:	Antes de soldar, se debería asegurar mecánicamente las uniones de alambre eléctrico que van a ser soldadas.	
OPCION B:	Se puede observar sombras variables de azul en la superficie de una punta de soldadura de cobre al alcanzar la temperatura apropiada de soldadura.	
OPCION C:	Si la temperatura de soldadura es demasiado alta, ésta formará grumos y no producirá una unión positiva.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095019 (8188)	No se puede utilizar en forma efectiva un hierro de soldadura de nueva superficie hasta después de que la cara de trabajo ha sido	C
OPCION A:	fundida.	
OPCION B:	pulida.	
OPCION C:	estañada.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095020 (8189)	¿Cuáles de los siguientes se puede soldar sin afectar de manera adversa la resistencia?	C
	<ol style="list-style-type: none">1. Pernos de aeronave.2. Tuberías de cromo y molibdeno SAE 4130.3. Montantes de acero.4. La mayoría de los componentes de aleación de acero y níquel tratados térmicamente.	
OPCION A:	2 y 4.	
OPCION B:	1 y 3.	
OPCION C:	2.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095021 (8190)	Para seleccionar un tamaño de punta antorcha en soldadura, el tamaño de la abertura de la punta determina	A
OPCION A:	la cantidad de calor aplicado al trabajo.	
OPCION B:	temperatura de la llama.	
OPCION C:	el punto de fundición del metal de relleno.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095022 (8191)	¿Por qué se debe evitar una llama carburizante al soldar acero?	B
OPCION A:	Remueve el contenido de carbón.	
OPCION B:	Endurece la superficie.	
OPCION C:	Se origina una soldadura en frío.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095023 (8192)	La(s) más importante(s) consideración(es) al seleccionar la soldadura es (son):	B

-
- OPCION A:** ajuste actual o temperatura de la llama.
OPCION B: compatibilidad del material.
OPCION C: condiciones ambientales.
OPCION D:
-

PREG20095024 (8193) La llama de oxiacetileno utilizada para la soldadura de aluminio debería A

- OPCION A:** ser neutra y suave.
OPCION B: ser ligeramente oxidante.
OPCION C: contener un exceso de acetileno y dejar la punta a una velocidad relativamente baja.
OPCION D:
-

PREG20095025 (8194) No es ideal una punta muy delgada y puntiaguda en una soldadura de cobre C

- OPCION A:** transfiere demasiado calor al trabajo.
OPCION B: posee una tendencia a sobrecalentarse y adquirir fragilidad.
OPCION C: se enfría muy rápido.
OPCION D:
-

PREG20095026 (8195) Limar o esmerilar una burbuja de soldadura B

- OPCION A:** es posible hacerlo para lograr una superficie más pareja.
OPCION B: reduce la resistencia de la unión.
OPCION C: puede ser necesario para evitar peso excesivo o para lograr un espesor de material uniforme.
OPCION D:
-

PREG20095027 (8196) Acetileno en una línea de presión por encima de 15 psi A

- OPCION A:** es peligrosamente inestable.
OPCION B: debería ser utilizado en caso de necesitarse una llama reductora.
OPCION C: suele ser necesario al soldar metal sobre un espesor de 3/8.
OPCION D:
-

PREG20095028 (8197) Los cilindros utilizados para transportar y almacenar acetileno C

- OPCION A:** son comprobados a presión a 3,000 psi.
OPCION B: son de color verde.
OPCION C: contienen acetona.
OPCION D:
-

PREG20095029 (8199) ¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a un proceso de soldadura? A

- OPCION A:** El proceso de soldadura de arco inerte utiliza un gas inerte para proteger la zona de soldadura de la atmósfera.
- OPCION B:** En el proceso de soldadura de arco metálico, se proporciona material de relleno, si fuera necesario, de parte de una varilla metálica del material correcto retenido en el arco.
- OPCION C:** En el proceso de soldadura de oxiacetileno, la soldadura utilizada para el acero es cubierta con una capa delgada de fundente.
- OPCION D:**

PREG20095030 (8200) ¿Dónde se debería aplicar el fundente al soldar aluminio con oxacetileno? B

- OPCION A:** Pintado sólo en la superficie que se va a soldar.
- OPCION B:** Pintado en la superficie que se va a soldar y aplicar la varilla de soldar.
- OPCION C:** Aplicado sólo a la varilla de soldar.
- OPCION D:**

PREG20095031 (8201) ¿Para qué sirve el fundente en la soldadura de aluminio? B

- OPCION A:** Quita la suciedad, grasa y el aceite.
- OPCION B:** Minimiza o impide la oxidación.
- OPCION C:** Garantiza la distribución correcta de la varilla de llenado.
- OPCION D:**

PREG20095032 (8202) ¿Por qué se precalienta las placas de aluminio de 1/4 de pulgada de espesor o más antes de ser soldadas? A

- OPCION A:** Reduce los esfuerzos internos y garantiza una mayor compenetración.
- OPCION B:** Reduce el tiempo de la soldadura.
- OPCION C:** Impide la corrosión y garantiza la distribución apropiada del flux.
- OPCION D:**

PREG20095033 (8203) ¿Cómo se debería regular una llama de soldadura para soldar acero inoxidable? A

- OPCION A:** Ligeramente carburizante.
- OPCION B:** Ligeramente oxidante.
- OPCION C:** Neutra.
- OPCION D:**

PREG20095034 (8204) Los óxidos se forman muy rápidamente si las aleaciones o metales están calientes. Por ello, al soldar aluminio, es importante utilizar un C

- OPCION A:** solvente.
- OPCION B:** relleno.
- OPCION C:** fundente.
- OPCION D:**

PREG20095035 (8205) En la soldadura de gas, la cantidad de calor aplicado al material objeto de la soldadura lo controla la B

-
- OPCION A:** cantidad de presión de gas utilizada.
OPCION B: dimensión de la abertura de la punta.
OPCION C: distancia en que se sostiene la punta desde el trabajo.
OPCION D:
-

PREG20095036 (8206) Los cilindros de oxígeno y acetileno son hechos de B

- OPCION A:** aluminio sin costura.
OPCION B: acero.
OPCION C: bronce.
OPCION D:
-

PREG20095037 (8207) Al inspeccionar un traslape soldado a través de medios visuales, B

- OPCION A:** la penetración debe ser de 25% a 50% del espesor del metal base.
OPCION B: la penetración debe ser 100% del espesor del metal base.
OPCION C: se debe buscar evidencia de calor excesivo en la forma de una burbuja muy alta.
OPCION D:
-

PREG20095038 (8208) El endurecimiento por tratamiento térmico del aluminio C

- OPCION A:** incrementa la resistencia tensil.
OPCION B: hace que el material sea frágil.
OPCION C: elimina los esfuerzos causados por la formación.
OPCION D:
-

PREG20095039 (8209) Por lo general, se recomienda hacer muescas en el borde cuando se trata de soldadura de unión por encima de cierto espesor de aluminio, pues esto C

- OPCION A:** ayuda a retener el metal alineado durante la operación de soldadura.
OPCION B: ayuda a la eliminación de los óxidos o a que éstos penetren en la superficie metálica.
OPCION C: ayuda a obtener plena penetración del metal e impide la deformación local.
OPCION D:
-

PREG20095040 (8210) Si se utiliza demasiado acetileno en la soldadura de acero inoxidable, B

- OPCION A:** se obtiene una soldadura porosa.
OPCION B: el metal absorbe carbón y pierde su resistencia a la corrosión.
OPCION C: se forma óxido en el metal base cerca de la soldadura.
OPCION D:
-

PREG20095041 (8211) Los gases de blindaje que suele utilizarse en la soldadura de Arco de Gas Tungsteno de aluminio están conformados por C

- OPCION A:** una mezcla de nitrógeno y bióxido de carbón.

OPCION B: nitrógeno o hidrógeno o una mezcla de nitrógeno e hidrógeno.
OPCION C: helio o argón o una mezcla de helio y argón.
OPCION D:

PREG20095042 (8212) El rotor auxiliar (de cola) de un helicóptero permite que el piloto compense y efectúe cuál de los siguientes... C

OPCION A: Actitud y velocidad aérea.
OPCION B: Posición lateral y de guiñada.
OPCION C: Torque y control de dirección.
OPCION D:

PREG20095043 (8213) El vuelo vertical de un helicóptero es controlado A

OPCION A: por cambios del paso colectivo.
OPCION B: por cambios del paso cíclico.
OPCION C: incrementando o reduciendo las RPM del rotor principal.
OPCION D:

PREG20095044 (8214) Una reducción en el ángulo de paso de las palas del rotor de cola de un helicóptero B

OPCION A: hace que la cola pivotee en dirección contraria a la rotación de torque alrededor del eje de rotor principal.
OPCION B: hace que la cola pivotee en la dirección de la rotación de torque alrededor del eje de rotor principal.
OPCION C: es necesaria para contrarrestar el torque del rotor principal producido por las RPM de despegue.
OPCION D:

PREG20095045 (8215) Cuando se trata de carga externa del helicóptero, el lugar ideal de la liberación de carga es donde la línea de acción pasa C

OPCION A: por la parte posterior del centro de gravedad en todo momento.
OPCION B: por la parte delantera del centro de gravedad en todo momento.
OPCION C: a través del centro de gravedad en todo momento.
OPCION D:

PREG20095046 (8216) Se conoce al ángulo agudo formado por la línea de la cuerda de un ala y el viento relativo como el C

OPCION A: ángulo diedro longitudinal.
OPCION B: ángulo de incidencia.
OPCION C: ángulo de ataque.
OPCION D:

PREG20095047 (8217) Un helicóptero en configuración de crucero, vuelo hacia adelante, cambia de dirección C

OPCION A: variando el paso de las palas del rotor principal.

- OPCION B:** variando las RPM del rotor.
OPCION C: inclinando el disco del rotor principal en la dirección deseada.
OPCION D:
-

PREG20095048 (8218) Se verifica el recorrido de las palas del rotor principal 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 alcance de una condición de desequilibrio durante la rotación.
OPCION D:
-

PREG20095049 (8219) En un helicóptero, en operación de vuelo estacionario, equipado con un rotor de cola, se mantiene el control direccional C

- OPCION A:** variando las 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.
OPCION D:
-

PREG20095050 (8220) Si un helicóptero de un solo rotor se encuentra en vuelo horizontal hacia adelante, el ángulo de ataque de la pala avanzada es C

- OPCION A:** mayor que la pala retraída.
OPCION B: igual a la pala retraída.
OPCION C: menor que la pala retraída.
OPCION D:
-

PREG20095051 (8221) Cuando las palas del rotor principal no entran en cono la misma cantidad durante la rotación, se dice que están fuera de C

- OPCION A:** equilibrio.
OPCION B: paso colectivo.
OPCION C: recorrido.
OPCION D:
-

PREG20095052 (8222) El embrague colocado entre el motor y la transmisión del helicóptero sirve entre otras cosas para A

- OPCION A:** desenganchar automáticamente el rotor del motor en caso de ocurrir una falla de motor.
OPCION B: desconectar el rotor del motor con el objeto de aliviar la carga del arrancador.
OPCION C: permitir la práctica de aterrizajes de autorrotación.
OPCION D:
-

PREG20095053 (8223) ¿Cuál afirmación es la correcta con respecto al efecto de torque en los helicópteros? C

- OPCION A:** La dirección del torque es la misma que la rotación de la pala del rotor.
OPCION B: Al reducirse el caballaje de fuerza, se incrementa el torque.
OPCION C: La dirección del torque es inversa a la rotación de pala del rotor.

OPCION D:

PREG20095054 (8224) ¿Cuál es el propósito de una unidad de rueda libre en un sistema de accionamiento de helicóptero? A

OPCION A: Desconecta el rotor siempre que el motor se detenga o reduzca su velocidad por debajo de las revoluciones equivalentes del rotor.

OPCION B: Libera el freno del rotor para el arranque.

OPCION C: Alivia el esfuerzo de doblado sobre las palas del rotor durante el arranque.

OPCION D:

PREG20095055 (8225) El movimiento sobre el eje longitudinal (alabeo) en un helicóptero lo efectúa el movimiento del B

OPCION A: control de paso colectivo.

OPCION B: control de paso cíclico.

OPCION C: control de paso de rotor de cola.

OPCION D:

PREG20095056 (8226) El movimiento sobre el eje lateral (cabeceo) en un helicóptero lo efectúa el movimiento del B

OPCION A: control de paso colectivo.

OPCION B: control de paso cíclico.

OPCION C: control de paso de rotor de cola.

OPCION D:

PREG20095057 (8227) El diedro del ala, considerando el reglaje en la mayoría de las aeronaves de diseño convencional, contribuye en mucho a la estabilidad de la aeronave sobre su A

OPCION A: eje longitudinal.

OPCION B: eje vertical.

OPCION C: eje lateral.

OPCION D:

PREG20095058 (8229) Si un piloto reporta que una aeronave vuela con el ala izquierda pesada, se puede corregir dicha situación A

OPCION A: Incrementando el ángulo de incidencia del ala izquierda o reduciendo el ángulo de incidencia del ala derecha, o de ambas.

OPCION B: Incrementando el ángulo diedro del ala izquierda o reduciendo el ángulo diedro del ala derecha, o de ambas.

OPCION C: Regulando el ángulo diedro del ala izquierda de modo que se incremente la presión diferencial entre las superficies superior e inferior del ala.

OPCION D:

PREG20095059 (8230) Si se efectúa un reglaje adecuado en el estabilizador vertical de una aeronave monomotor, propulsada por hélice, dicho estabilizador estará por lo general paralelo a B

OPCION A: el eje longitudinal pero no al vertical.

OPCION B: el eje vertical pero no al longitudinal.
OPCION C: tanto al eje longitudinal como al vertical.
OPCION D:

PREG20095060 (8231) Una aeronave con una buena estabilidad longitudinal debe presentar una mínima tendencia a **B**

OPCION A: el banqueo.
OPCION B: el cabeceo.
OPCION C: la guiñada (yaw).
OPCION D:

PREG20095061 (8232) Al incrementarse el ángulo de ataque de un perfil aerodinámico, el centro de presión **C**

OPCION A: se mueve hacia el borde de salida.
OPCION B: permanece estacionario, pues los componentes de sustentación y resistencia se incrementan proporcionalmente con un mayor ángulo de ataque.
OPCION C: se mueve hacia el borde de ataque.
OPCION D:

PREG20095062 (8233) El ángulo de incidencia es aquel ángulo agudo formado por **B**

OPCION A: la diferencia angular entre el valor establecido del perfil aerodinámico principal y el auxiliar (estabilizador horizontal) con 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 a la punta de la misma y una línea paralela al eje lateral de la aeronave.
OPCION D:

PREG20095063 (8234) El centro de sustentación de una aeronave suele estar ubicado hacia la parte posterior de su centro de gravedad **B**

OPCION A: de modo que la aeronave presente una tendencia a cola pesada.
OPCION B: de modo que la aeronave presente una tendencia a nariz pesada.
OPCION C: para incrementar la estabilidad sobre el eje longitudinal.
OPCION D:

PREG20095064 (8235) Una aeronave es controlada direccionalmente sobre su eje vertical por **A**

OPCION A: el timón de dirección.
OPCION B: el (los) elevador(es).
OPCION C: los alerones.
OPCION D:

PREG20095065 (8236) Se utiliza los elevadores de una aeronave convencional para contar con rotación sobre **B**

-
- OPCION A:** El eje longitudinal.
OPCION B: El eje lateral.
OPCION C: El eje vertical.
OPCION D:
-

PREG20095067 (8238) Los flaps incrementan la sustentación efectiva de un perfil aerodinámico A

- OPCION A:** alargando la curvatura del perfil aerodinámico.
OPCION B: introduciendo resistencia hacia la parte posterior del centro de presión.
OPCION C: alargando el ángulo de ataque del perfil aerodinámico.
OPCION D:
-

PREG20095069 (8240) Se mide la cuerda de un ala C

- OPCION A:** de punta a punta.
OPCION B: de la raíz a la punta del ala.
OPCION C: del borde de ataque al borde de salida.
OPCION D:
-

PREG20095070 (8241) Al incrementarse la sustentación de un perfil aerodinámico, la resistencia al avance B

- OPCION A:** será menor.
OPCION B: también se incrementará.
OPCION C: se incrementará mientras varía la sustentación pero vuelve a su valor original.
OPCION D:
-

PREG20095071 (8242) ¿Qué factores físicos participan en la relación de aspecto de una aeronave? B

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

PREG20095066 (8237) ¿Qué efecto tendrá el alabeo positivo del ala izquierda de un monoplano, para propósitos de correcciones de reglaje tras el vuelo de prueba, sobre la sustentación y resistencia de dicha ala? B

- OPCION A:** Tanto la resistencia como la sustentación se reducirán debido al mayor ángulo de ataque.
OPCION B: Tanto la resistencia como la sustentación se incrementarán debido al mayor ángulo de ataque.
OPCION C: La resistencia se reducirá debido al efecto del incremento de la sustentación.
OPCION D:
-

PREG20095068 (8239) Si se realiza un reglaje inadecuado en el ala derecha de un monoplano dando como resultado un ángulo de incidencia mayor al establecido en las especificaciones del fabricante, ello ocasionará que A

-
- OPCION A:** la aeronave presente un desbalance tanto lateral como direccional.
OPCION B: la aeronave presente un cabreo y banqueo sobre su eje lateral.
OPCION C: el ala derecha presente simultáneamente mayor sustentación y menor resistencia.
OPCION D:
-

- PREG20095072 (8243) Un reglaje inadecuado en el sistema de la aleta compensadora del elevador afecta el balance de una aeronave sobre su eje lateral. **A**
- OPCION A:** eje lateral.
OPCION B: eje longitudinal.
OPCION C: eje vertical.
OPCION D:
-

- PREG20095073 (8244) Una aeronave con una tendencia a incrementar gradualmente el momento de cabeceo, que ha sido puesto en movimiento, presenta pobre estabilidad longitudinal. **A**
- OPCION A:** pobre estabilidad longitudinal.
OPCION B: buena estabilidad lateral.
OPCION C: pobre estabilidad lateral.
OPCION D:
-

- PREG20095074 (8245) El objetivo de los slats del ala consiste en reducir la velocidad de entrada en pérdida. **A**
- OPCION A:** reducir la velocidad de entrada en pérdida.
OPCION B: reducir la resistencia.
OPCION C: incrementar la velocidad en el despegue.
OPCION D:
-

- PREG20095075 (8246) El ángulo de incidencia de una aeronave afecta al diedro de las alas. **C**
- OPCION A:** afecta al diedro de las alas.
OPCION B: es aquél formado entre el ala relativa y la cuerda del ala.
OPCION C: no varía en vuelo.
OPCION D:
-

- PREG20095076 (8247) La vibración es la aplicación intermitente de fuerzas a una parte de la aeronave. Su origen se debe a un reglaje incorrecto de los flaps. **B**
- OPCION A:** un reglaje incorrecto de los flaps.
OPCION B: un flujo inestable causado por la turbulencia.
OPCION C: un reglaje incorrecto de los alerones.
OPCION D:
-

- PREG20095077 (8248) El movimiento de una aeronave a lo largo de su eje lateral (roll) también constituye movimiento alrededor o sobre el eje longitudinal controlado por el elevador. **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.

OPCION D:

PREG20095078 (8249) El objetivo primario de las cintas de stall es B

OPCION A: lograr mayor sustentación a bajas velocidades.

OPCION B: entrar en pérdida la parte interior del ala en primer lugar.

OPCION C: lograr mayor sustentación a altos ángulos de ataque.

OPCION D:

PREG20095079 (8250) Los chequeos de reglaje y alineamiento no deben ser llevados a cabo a la interperie; sin embargo, si no se puede evitar dicha situación, la aeronave debe ser colocada C

OPCION A: en forma oblicua hacia el viento.

OPCION B: hacia cualquier dirección, pues no hay ninguna diferencia si el viento se encuentra estable (no en ráfagas).

OPCION C: con la nariz hacia el viento.

OPCION D:

PREG20095080 (8251) Se puede determinar el ángulo diedro correcto C

OPCION A: midiendo con un transportador de burbuja el valor angular de cada ala en la viga posterior.

OPCION B: colocando un transportador de borde recto y de burbuja a través de las vigas mientras la aeronave se encuentra en posición de vuelo.

OPCION C: empleando un panel de diedro y un nivel de burbuja a lo largo de la viga delantera de cada ala.

OPCION D:

PREG20095081 (8252) Se puede medir el ángulo diedro de un ala colocando una regla recta y de burbuja en la A

OPCION A: viga frontal.

OPCION B: raíz del ala.

OPCION C: cuerda del ala.

OPCION D:

PREG20095082 (8253) ¿Dónde es posible encontrar información precisa para llevar a cabo un chequeo de alineamiento simétrico de una aeronave en particular? C

OPCION A: Hoja de Especificaciones o de Datos de Certificado Tipo.

OPCION B: Boletines de Servicio del Fabricante.

OPCION C: Manual de servicio o de mantenimiento de la aeronave.

OPCION D:

PREG20095083 (8254) ¿Cuál es la buttock line de una aeronave? C

- OPCION A:** Una medida de la altura a la izquierda o derecha de la línea central horizontal y perpendicular a la misma.
- OPCION B:** Una medida del ancho a la izquierda de la línea central vertical y perpendicular a la misma.
- OPCION C:** Una medida del ancho a la izquierda o derecha de la línea central vertical y paralela a la misma.
- OPCION D:**
-

PREG20095084 (8256) Se suele verificar la curvatura correcta de un ala construída de plancha metálica utilizando **B**

- OPCION A:** una plomada, cuerda y regla.
- OPCION B:** un nivel de burbuja y aditamentos especiales descritos por el fabricante.
- OPCION C:** una regla, medida de cinta y regla de carpintero.
- OPCION D:**
-

PREG20095085 (8258) ¿Qué método no destructivo se suele utilizar para verificar la realización de la correcta cantidad de estampado al instalar terminales de tipo estampado en cables de control de aeronaves? **C**

- OPCION A:** Verificar si la superficie de la parte estampada del terminal presenta rajaduras que indiquen un estampado incompleto.
- OPCION B:** Medir la última longitud del cilindro del terminal y compararla con la longitud inicial.
- OPCION C:** Utilizar una medida posterior para verificar el diámetro de la parte estampada del terminal.
- OPCION D:**
-

PREG20095086 (8259) Al inspeccionar el tensor de un cable de control para verificar si está correctamente instalado, determinar que **C**

- OPCION A:** no más de cuatro hilos estén expuestos hacia cada lado del tubo tensor.
- OPCION B:** los hilos del extremo del terminal puedan ser vistos a través del agujero de seguridad del tubo.
- OPCION C:** los extremos del alambre de seguridad estén envueltos un mínimo de cuatro vueltas alrededor del vástago del terminal.
- OPCION D:**
-

PREG20095087 (8261) ¿Cuál es un dispositivo de seguridad aceptable para una tuerca castillo al instalarla en estructuras secundarias? **C**

- OPCION A:** Arandela de estrella.
- OPCION B:** Arandela de presión.
- OPCION C:** Pasador.
- OPCION D:**
-

PREG20095088 (8262) ¿De qué material se hace los pasadores si son empleados muy cerca a compases magnéticos? **A**

- OPCION A:** Acero resistente a la corrosión.
- OPCION B:** Aleación de aluminio anodizado.

OPCION C: Acero de bajo carbón en placa de cadmio.

OPCION D:

PREG20095089 (8263) Si es posible enroscar una tuerca con tope de fibra en un perno prisionero utilizando únicamente las manos, ésta debe ser **B**

OPCION A: retorqueada con frecuencia.

OPCION B: descartada.

OPCION C: vuelta a utilizar sólo en otra ubicación.

OPCION D:

PREG20095090 (8264) El objetivo del timón vertical es proporcionar **A**

OPCION A: estabilidad direccional.

OPCION B: estabilidad longitudinal.

OPCION C: estabilidad lateral.

OPCION D:

PREG20095091 (8265) ¿Cómo se logra cambiar la dirección de un cable de control? **A**

OPCION A: Poleas.

OPCION B: Manivelas.

OPCION C: Guías.

OPCION D:

PREG20095092 (8266) ¿Cuál es el cable más pequeño capaz de ser empleado en sistemas de control primario de una aeronave? **C**

OPCION A: 1/4 de pulgada.

OPCION B: 5/16 de pulgada.

OPCION C: 1/8 de pulgada.

OPCION D:

PREG20095093 (8267) Tras una reparación o un recubrimiento de un timón de dirección, se debe efectuar un rebalance de la superficie **C**

OPCION A: en relación a su eje de envergadura.

OPCION B: en su posición normal de vuelo.

OPCION C: de acuerdo a las especificaciones del fabricante.

OPCION D:

PREG20095094 (8268) Colocar una pieza de tela alrededor de un cable de control de acero inoxidable y moverlo hacia atrás y hacia adelante frotándolo a lo largo constituye por lo general un método satisfactorio de **B**

OPCION A: aplicación de par-al-ketona.

OPCION B: inspección para determinar existencia de alambres rotos.

OPCION C: inspección para determinar existencia de desgaste o corrosión.

OPCION D:

PREG20095095 (8269)	En un hangar que dispone de calefacción, se ha regulado a la tensión correcta el sistema de control operado por cables de una aeronave totalmente metálica, la cual carece de un dispositivo de compensación térmica. Si la operación de la aeronave se realiza en un clima muy frío, la tensión del cable	A
OPCION A:	se reduce al enfriarse la estructura y cables de la aeronave.	
OPCION B:	se incrementa al enfriarse la estructura y cables de la aeronave.	
OPCION C:	no se ve afectada si se emplea cables de acero inoxidable.	
OPCION D:		

PREG20095096 (8270)	Muy a menudo, al reparar una superficie de control, es necesario un rebalance estático de la misma. Por lo general, se determina la condición de balance del control de vuelo	B
OPCION A:	verificando la distribución igualitaria del peso en toda la superficie de control.	
OPCION B:	a través del comportamiento del borde de salida al suspender la superficie de sus puntos de bisagra.	
OPCION C:	suspendiendo la superficie de control de su borde de ataque en la posición aerodinámica y verificando la distribución del peso.	
OPCION D:		

PREG20095097 (8271)	El excesivo desgaste hacia ambos lados del canal de una polea del cable de control indica	A
OPCION A:	desalineamiento de la polea.	
OPCION B:	desalineamiento del cable.	
OPCION C:	tensión de cable excesiva.	
OPCION D:		

PREG20095098 (8272)	Los cables conductores nunca deben desviar el alineamiento de un cable en más de	C
OPCION A:	12°.	
OPCION B:	8°.	
OPCION C:	3°.	
OPCION D:		

PREG20095099 (8273)	¿Dónde ocurre más frecuentemente la rotura de los alambres de un cable de control?	A
OPCION A:	La rotura generalmente ocurre donde los cables pasan sobre las poleas y a través de las guías.	
OPCION B:	Los lugares de rotura son imprevisibles y generalmente ocurre en forma casual en cualquier lugar a lo largo del cable.	
OPCION C:	La rotura ocurre en donde los cables están prensado al barrilete ó el terminal de bola.	
OPCION D:		

PREG20095100 (8274)	¿A qué sistema se asocia el control diferencial?	B
OPCION A:	Compensación.	

OPCION B: Alerón.

OPCION C: Elevador.

OPCION D:

PREG20095101 (8275) ¿Cuál afirmación es la verdadera con respecto a la inspección de 100 horas de un avión equipado con un sistema de control tipo tubo empujar jalar? C

OPCION A: No se debe ajustar la longitud de los extremos de varilla roscados para efectos de reglaje pues dichos extremos han sido posicionados y fijados durante la fabricación.

OPCION B: Los hilos de extremo terminales de los tensores deberían ser visibles a través del agujero de seguridad del cilindro.

OPCION C: Se debe verificar los extremos de varilla roscados para determinar la cantidad de enganche de rosca mediante el agujero de inspección provisto.

OPCION D:

PREG20095102 (8276) Si se ajusta adecuadamente los cables de control y las superficies de control presentan tendencia a la vibración, la causa probable es A

OPCION A: montajes de sujeción desgastados.

OPCION B: efectos de lata de aceite sobre las superficies de control.

OPCION C: tensión de cable excesiva.

OPCION D:

PREG20095103 (8277) Se debe diseñar e instalar los sistemas de compensación de control de la aeronave de modo que el A

OPCION A: piloto pueda determinar la posición relativa de la aleta compensadora del trim desde la cabina de mando.

OPCION B: el control operacional y la aleta compensadora del trim siempre se muevan en la misma dirección.

OPCION C: el sistema de compensación se desactive o quede inoperativo si falla el sistema de control de vuelo primario.

OPCION D:

PREG20095104 (8278) La estabilidad sobre el eje que corre paralelo a la línea de vuelo se conoce como B

OPCION A: estabilidad longitudinal.

OPCION B: estabilidad lateral.

OPCION C: estabilidad direccional.

OPCION D:

PREG20095105 (8279) El objetivo de aletas compensadoras de resorte o de tipo servo consiste en A

OPCION A: asistir al piloto a mover las superficies de control.

OPCION B: contribuir al balance estático de la superficie de control.

OPCION C: lograr los ajustes de compensación en vuelo.

OPCION D:

PREG20095106 (8280)	Si el bastón de mando de una aeronave con controles de vuelo adecuadamente regulados se mueve hacia atrás y a la izquierda, el alerón derecho se mueve	C
OPCION A:	hacia abajo junto con el elevador.	
OPCION B:	hacia arriba y el elevador hacia abajo.	
OPCION C:	hacia abajo y el elevador hacia arriba.	
OPCION D:		

PREG20095107 (8281)	¿En qué dirección se mueve el borde de salida de la aleta compensadora al accionar el control de la cabina de mando hacia la posición nariz abajo durante un chequeo operacional en tierra del sistema de compensación del elevador?	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 se encuentra en la posición ARRIBA y hacia arriba si el elevador se encuentra en la posición ABAJO.	
OPCION D:		

PREG20095108 (8282)	Si el bastón de mando de una aeronave con controles de vuelo adecuadamente regulados se mueve hacia adelante y a la derecha, el alerón izquierdo se mueve	C
OPCION A:	hacia arriba y el elevador se mueve hacia abajo.	
OPCION B:	hacia abajo y el elevador se mueve hacia arriba.	
OPCION C:	hacia abajo y el elevador se moverá hacia abajo.	
OPCION D:		

PREG20095109 (8283)	¿Qué efecto probable se presenta al volar una aeronave si el recorrido de sus controles es correcto pero los cables han sido regulados de modo que quedaron demasiado ajustados?	B
OPCION A:	La aeronave tiende a caer sobre un ala.	
OPCION B:	La aeronave tendrá los controles duros.	
OPCION C:	El piloto no podrá volar en automático.	
OPCION D:		

PREG20095110 (8284)	Durante la inspección del sistema de control de vuelo de una aeronave equipada con control de alerón de tipo diferencial, el movimiento lado a lado del bastón de mando origina que	A
OPCION A:	cada alerón disponga de más recorrido hacia arriba (desde la posición aerodinamizada) que hacia abajo.	
OPCION B:	cada alerón disponga de más recorrido hacia abajo (desde la posición aerodinamizada) que hacia arriba.	
OPCION C:	el alerón izquierdo se mueva más grados (desde todo arriba a todo abajo) que el alerón derecho.	
OPCION D:		

PREG20095111 (8285)	Se debería poner en cero a un transportador universal utilizado para medir los grados de recorrido del alerón	A
OPCION A:	con el alerón en la posición NEUTRA.	

OPCION B: con el alerón en la posición ABAJO.
OPCION C: cuando la aeronave se encuentre en actitud de vuelo nivelado.
OPCION D:

PREG20095112 (8286) Se puede utilizar el transportador de hélice universal para medir C

OPCION A: recorrido de la hélice.
OPCION B: relación de alargamiento de un ala.
OPCION C: grados de recorrido de flap.
OPCION D:

PREG20095113 (8287) Identificar el cable empleado en sistemas de control primario y en otros lugares en donde es frecuente la operación sobre poleas. (Ver figura 8 en el Manual de Figuras) C

OPCION A: 2.
OPCION B: 1.
OPCION C: 3.
OPCION D:

PREG20095114 (8288) Se emplea un regulador de tensión en el sistema de cables de control de vuelo de una aeronave grande totalmente metálica principalmente para C

OPCION A: incrementar la tensión del cable en climas fríos.
OPCION B: contar con un dispositivo que varíe la tensión en vuelo.
OPCION C: retener una tensión establecida.
OPCION D:

PREG20095115 (8289) Si la OAT es 80°F, seleccionar el rango de tensión aceptable del cable de 3/16. (Ver figura 9 en el Manual de Figuras) B

OPCION A: 130 libras como mínimo, 140 libras como máximo.
OPCION B: 117 libras como mínimo, 143 libras como máximo.
OPCION C: 120 libras como mínimo, 140 libras como máximo.
OPCION D:

PREG20095116 (8290) Control diferencial en un sistema de alerón significa que B

OPCION A: el recorrido descendente es superior al recorrido ascendente.
OPCION B: el recorrido ascendente es superior al recorrido descendente.
OPCION C: un alerón en un ala recorre más hacia arriba que el alerón en el ala opuesta para compensar la incidencia en las alas.
OPCION D:

PREG20095117 (8291) ¿Por qué suele ser necesario poner en gatas la aeronave bajo techo para efectos de pesado? B

OPCION A: De modo que la aeronave pueda ser colocada en un posición a nivel.

- OPCION B:** Para estabilizar las balanzas de pesado.
OPCION C: De modo que las balanzas de pesado puedan ser calibradas a 0 libras.
OPCION D:
-

PREG20095118 (8292) ¿Qué se debe hacer antes de poner en gatas una aeronave? A

- OPCION A:** Instalar paneles o placas críticas de esfuerzo.
OPCION B: Determinar que estén vacíos los tanques de combustible.
OPCION C: Cerciorarse de nivelar en forma lateral la aeronave.
OPCION D:
-

PREG20095119 (8293) ¿Qué afirmación es la correcta con respecto a las Directivas de Aeronavegabilidad (ADs)? C

- OPCION A:** Los ADs constituyen boletines informativos de alerta emitidos por el fabricante de la aeronave y sus sistemas, plantas propulsoras y componentes.
OPCION B: El cumplimiento de un AD no es obligatorio si la aeronave afectada no origina remuneración.
OPCION C: El cumplimiento de un AD aplicable es obligatorio y debe ser registrado en los récords permanentes de mantenimiento.
OPCION D:
-

PREG20095120 (8294) Al realizar un overhaul de equipo eléctrico, toda la información necesaria debe ser obtenida en B

- OPCION A:** El manual de mantenimiento del avión.
OPCION B: las instrucciones de mantenimiento publicadas por el fabricante de la aeronave y/o el equipo.
OPCION C: partes ilustradas del avión.
OPCION D:
-

PREG20095121 (8295) ¿Cuál afirmación es la correcta si no se aprueba una aeronave para retornar al servicio tras una inspección anual debido a que un ítem requiere reparación mayor? A

- OPCION A:** Un mecánico debidamente habilitado puede reparar el defecto y un Inspector Autorizado (IA) puede aprobar el retorno al servicio de la aeronave.
OPCION B: Un mecánico debidamente habilitado puede reparar el defecto y aprobar el retorno al servicio de la aeronave.
OPCION C: Sólo la persona que efectuó la inspección anual puede aprobar el retorno al servicio de la aeronave.
OPCION D:
-

PREG20095122 (8296) Las instalaciones de equipos de radio realizadas conforme a datos de Certificado Tipo Suplementario requieren aprobación de retorno al servicio C

- OPCION A:** por la aprobación de campo de la FAA.
OPCION B: de un mecánico con licencia de avión y motor.

OPCION C: por el poseedor de una autorización de inspector

OPCION D:

PREG20095123 (8297) Se puede volar una aeronave que requiere una inspección (Parte 91.409) de 100 horas: A

OPCION A: Si es necesario que llegue a un lugar donde se pueda realizar la inspección, pero sin exceder las 10 horas de vuelo.

OPCION B: Si es necesario que llegue a un lugar donde se pueda realizar la inspección y se expida un permiso de vuelo especial.

OPCION C: Si es necesario que llegue a un lugar donde se pueda realizar la inspección, pero sin exceder las 15 horas de vuelo.

OPCION D:

PREG20095124 (8298) ¿Dónde encontraría la afirmación recomendada para registrar la aprobación o desaprobación de retorno al servicio de una aeronave tras una inspección anual o de 100 horas? B

OPCION A: RAP Parte 65.

OPCION B: RAP Parte 43.

OPCION C: RAP Parte 91.

OPCION D:

PREG20095125 (8299) El tiempo máximo que se puede extender una inspección de 100 horas es A

OPCION A: 10 horas.

OPCION B: 10 horas con un permiso de vuelo especial.

OPCION C: 12 horas con un permiso de vuelo especial.

OPCION D:

PREG20095126 (8300) ¿Cuál afirmación es la correcta si no se ha aprobado el retorno al servicio de una aeronave tras una inspección anual debido a que varios ítem requieren reparación menor? B

OPCION A: Sólo la persona que efectuó la inspección anual puede aprobar el retorno al servicio de la aeronave.

OPCION B: Un mecánico debidamente habilitado puede reparar los defectos y aprobar el retorno al servicio de la aeronave.

OPCION C: Un mecánico debidamente habilitado puede reparar los defectos, pero un Inspector Autorizado debe aprobar el retorno al servicio de la aeronave.

OPCION D:

PREG20095127 (8301) Se puede volar una aeronave a la que se le ha vencido una inspección anual A

OPCION A: si se le expide un permiso especial a la aeronave.

OPCION B: para el propósito de efectuar mantenimiento.

OPCION C: por un período no mayor a 10 horas.

OPCION D:

PREG20095128 (8302) Para que una persona (no una estación reparadora) efectúe una inspección completa de 100 horas en una aeronave y apruebe su retorno al servicio, requiere ser titular de una licencia de mecánico con B

OPCION A: una habilitación de avión o motor.

OPCION B: habilitaciones de avión y motor.

OPCION C: habilitaciones de avión y motor y una Autorización de Inspección.

OPCION D:

PREG20095129 (8303) ¿Dónde se encuentra las condiciones operacionales que prescriben a la inspección de 100 horas como mandatoria? A

OPCION A: En la RAP Parte 91.

OPCION B: En la RAP Parte 43.

OPCION C: En la Circular de Asesoramiento 43. 13-2A.

OPCION D:

PREG20095130 (8304) Se debe inspeccionar las aeronaves grandes y las que poseen más de dos motores (y accionadas por motores a turbina) según lo establecido por la RAP Parte 91, Normas Operacionales Generales y de Vuelo: A

OPCION A: Conforme al programa de inspecciones autorizado en virtud a la RAP Parte 91, Subparte E.

OPCION B: Anualmente conforme a la RAP Parte 43.

OPCION C: Conforme a los requerimientos correspondientes a inspección progresiva establecidos en virtud a la RAP Sección 91.411 y a la RAP Parte 43.

OPCION D:

PREG20095131 (8305) Si se expone las llantas de aeronave a cualesquier de los siguientes o se les almacena cerca a los mismos, ¿cuáles de éstos son peligrosos para dichas llantas? C

1. Baja humedad.
2. Combustible.
3. Aceite.
4. Ozono.
5. Helio.
6. Equipo eléctrico.
7. Fluido hidráulico.
8. Solventes.

OPCION A: 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8.

OPCION B: 1, 2, 3, 5, 7, 8.

OPCION C: 2, 3, 4, 6, 7, 8.

OPCION D:

PREG20095132 (8306) ¿Cuál sería el efecto si se rompiera el resorte de retorno del pistón en un cilindro maestro de freno? C

OPCION A: Los frenos se pondrían esponjosos.

OPCION B: El recorrido del freno sería excesivo.

OPCION C: Los frenos tendrían arrastre.

OPCION D:

PREG20095133 (8307) En el trabajo de servicio del freno, el término "sangrar los frenos" es el proceso de B

OPCION A: retirar aire sólo del sistema.

OPCION B: retirar fluido del sistema con el objeto de remover el aire que entra al sistema.

OPCION C: reemplazar pequeñas cantidades de fluido en el reservorio.

OPCION D:

PREG20095134 (8308) Para evitar una extensión muy rápida de un amortiguador oleoneumático después de la compresión inicial generada por el impacto del aterrizaje, A

OPCION A: se emplea varios tipos de válvulas u orificios que restringen el flujo contrario del fluido.

OPCION B: el pin de medición reduce gradualmente el tamaño del orificio cuando se extiende el amortiguador.

OPCION C: se fuerza el aire a través de un orificio restringido en la dirección contraria.

OPCION D:

PREG20095135 (8309) Un piloto reporta que el freno derecho de una aeronave se pega al presionar el pedal correspondiente en forma normal. La causa probable es que B

OPCION A: se encuentra doblada la varilla derecha del pistón del cilindro maestro.

OPCION B: aire en el sistema de freno hidráulico

OPCION C: se encuentra débil el resorte derecho de retorno del pistón del cilindro maestro.

OPCION D:

PREG20095136 (8310) Además de una fuga externa en la línea, ¿qué ocasionaría que los frenos de parqueo se desplacen continuamente hacia la posición OFF? A

OPCION A: Una fuga interna en el cilindro maestro.

OPCION B: Insuficiente fluido hidráulico en el reservorio.

OPCION C: Linings de frenos cristalizados.

OPCION D:

PREG20095138 (8312) Los pines de medición en los amortiguadores oleoneumáticos sirven para B

OPCION A: asegurar los amortiguadores en la posición DOWN.

OPCION B: retardar el flujo del aceite cuando se comprimen los amortiguadores.

OPCION C: medir la cantidad adecuada de aire en los amortiguadores.

OPCION D:

PREG20095137 (8311) ¿Por qué la mayoría de fabricantes de llantas de aeronave recomiendan inflar primero las cámaras de las llantas nuevas, desinflarlas totalmente y luego volverlas a inflar a la presión correcta? A

OPCION A: Para lograr que la cámara se ubique correctamente dentro de la llanta.

OPCION B: Para eliminar todo el aire entre la cámara y el interior de la llanta.

OPCION C: Para someter a una prueba a todo el conjunto a fin de determinar existencia de fugas.

OPCION D:

PREG20095139 (8313) Tras efectuar mantenimiento en un sistema de tren de aterrizaje que puede haber afectado la operación del sistema, suele ser necesario: C

OPCION A: Realizar un vuelo de prueba.

OPCION B: Volver a inspeccionar el área tras el primer vuelo.

OPCION C: Realizar un chequeo operacional poniendo el avión en gatas.

OPCION D:

PREG20095140 (8314) ¿Por qué los fabricantes de llantas y ruedas recomiendan a menudo desinflar las llantas colocadas en ruedas de borde dividido antes de remover la rueda del eje? B

OPCION A: Para aliviar el esfuerzo sobre la tuerca de retención de la rueda y los hilos del eje.

OPCION B: Como medida de precaución en caso de que los pernos que unen las mitades de rueda presenten deterioro o debilitamiento.

OPCION C: Para eliminar la carga estática impuesta sobre los rodajes de la rueda por la llanta inflada.

OPCION D:

PREG20095141 (8315) La acción de frenado de un freno de disco Cliveland es efectuado por compresión del disco rotativo entre las dos pastillas opuesta de frenado. ¿Cómo es igualada la presión a ambos lados para asegurar el disco rotativo? B

OPCION A: Permitiendo que el disco rotor flote para automáticamente equalizar a medida que la presión es aplicada al disco rotor.

OPCION B: Permitiendo al caliper flotar para automáticamente equalizar a medida que la presión es aplicada al rotor.

OPCION C: Permitiendo que las pastillas del freno se equalizen automáticamente a medida que la presión es aplicada al rotor.

OPCION D:

PREG20095142 (8316) Si se determina que la acción de freno esponjoso no es ocasionada por aire en el sistema de freno, ¿qué es lo más probable que ocurra inmediatamente después? C

OPCION A: Desgaste en la pastilla de freno.

OPCION B: Fuga interna en el cilindro maestro.

OPCION C: Mangueras flexibles deterioradas.

OPCION D:

PREG20095143 (8317) Se puede adaptar muchos tipos de freno para que funcionen de manera mecánica o hidráulica. ¿Qué tipo no se puede adaptar al funcionamiento mecánico? C

OPCION A: Tipo de un solo punto de disco.

OPCION B: Tipo de un solo servo.

OPCION C: Tipo de tubo expansor.

OPCION D:

PREG20095144 (8318) La válvula reductora de presión de frenado (brake debooste valve) está instalada en los sistemas en donde la elevada presión del sistema hidráulico (3000 psi) es usada para operar los frenos (3000 psi) es usada para operar los frenos A

OPCION A: que son diseñados para operar con baja presión.

OPCION B: Que son en conjunción con un sistema de antiresbalamiento.

OPCION C: Que son usados en aviones que tienen alta velocidad de aterrizaje.

OPCION D:

PREG20095145 (8319) Una franja o marca aplicada a un borde de rueda y que se extiende sobre la pared lateral de una llanta es una A

OPCION A: marca de deslizamiento.

OPCION B: marca de balance rueda a llanta.

OPCION C: marca de referencia de alineamiento.

OPCION D:

PREG20095146 (8320) Al sangrar los frenos de una aeronave, se reconoce que se ha purgado aire del sistema por C

OPCION A: el recorrido parcial del pedal del freno.

OPCION B: el recorrido total del pedal del freno.

OPCION C: los pedales de freno firmes.

OPCION D:

PREG20095147 (8321) Las ruedas de aeronave sobreinfladas pueden ocasionar daños a C

OPCION A: los linings de freno.

OPCION B: la tapa del aro.

OPCION C: la pestaña del aro.

OPCION D:

PREG20095148 (8322) En los sistemas de frenos, se suele emplear válvulas debooste para C

OPCION A: garantizar rápida aplicación de frenos y liberación de los mismos.

OPCION B: reducir la presión de los frenos y mantener presión estática.

OPCION C: reducir la presión y liberar los frenos con rapidez.

OPCION D:

PREG20095149 (8324) Una letra "H" en el vástago de una válvula de aire C

OPCION A: constituye la marca registrada del fabricante.

OPCION B: indica el tipo hidráulico.

OPCION C: indica un tipo de alta presión.

OPCION D:

PREG20095150 (8325) El motivo principal del balanceo de los conjuntos de ruedas de aeronaves es A

OPCION A: impedir deformaciones y reducir la vibración.

OPCION B: distribuir adecuadamente el peso de la aeronave.

OPCION C: reducir el desgaste excesivo y la turbulencia.

OPCION D:

PREG20095151 (8327) En todas las aeronaves equipadas con trenes de aterrizaje retractables, se debe disponer de algún dispositivo para B

OPCION A: retraer y extender el tren de aterrizaje si falla el mecanismo operacional normal.

OPCION B: extender el tren de aterrizaje si falla el mecanismo normal de operación.

OPCION C: impedir que la potencia se reduzca por debajo de un valor preestablecido seguro al retraerse el tren de aterrizaje.

OPCION D:

PREG20095152 (8328) Una acción automática de amortiguación por parte del amortiguador de dirección ocurre si, por cualquier motivo, el fluido de alta presión es removido de la B

OPCION A: salida del amortiguador de dirección.

OPCION B: entrada del amortiguador de dirección.

OPCION C: válvula de paso de recarga.

OPCION D:

PREG20095153 (8329) ¿Cuál es el propósito de conectar las tijeras de torsión al cilindro y pistón de un amortiguador oleoneumático de tren de aterrizaje? C

OPCION A: Limitar el recorrido de la compresión.

OPCION B: Mantener el amortiguador en su sitio.

OPCION C: Mantener el alineamiento correcto de las ruedas.

OPCION D:

PREG20095154 (8331) Por lo general, los frenos de aeronaves que requieren mucho volumen de fluido para operar los frenos C

OPCION A: emplean sistemas independientes de cilindro maestro.

OPCION B: no emplean acumuladores de sistema de frenos.

OPCION C: emplean válvulas de poder de control de freno.

OPCION D:

PREG20095155 (8333) Al emplear un amortiguador tipo aire/aceite en el tren de aterrizaje, se minimiza el golpe inicial de aterrizaje a través de B

OPCION A: la compresión de la carga de aire.

OPCION B: el fluido forzado por un orificio medido.

OPCION C: la compresión del fluído.

OPCION D:

PREG20095156 (8334) Una fuga interna en una unidad de cilindro maestro de frenos puede originar C

OPCION A: frenado débil.

OPCION B: relevo lento de los frenos.

OPCION C: que el pedal se deslice hacia abajo mientras se aplica presión al pedal.

OPCION D:

PREG20095157 (8335) Un amortiguador oleoneumático de tren de aterrizaje incorpora una manga, espaciador o anillo amortiguador para B

OPCION A: limitar la extensión del brazo de torque.

OPCION B: limitar el recorrido de extensión.

OPCION C: reducir el efecto de rebote.

OPCION D:

PREG20095183 (8365) ¿Cuánto tiempo debería esperar tras un vuelo antes de chequear la presión de la llanta? A

OPCION A: Como mínimo 2 horas (3 horas en clima caliente).

OPCION B: Como mínimo 3 horas (4 horas en clima caliente).

OPCION C: Como mínimo 4 horas (5 horas en clima caliente).

OPCION D:

PREG20095184 (8366) El desgaste excesivo en el área de reborde de una llanta de avión indica C

OPCION A: inflado excesivo.

OPCION B: demasiada convergencia de llantas.

OPCION C: inflado insuficiente.

OPCION D:

PREG20095185 (8367) El desgaste excesivo en el centro de la banda de rodamiento de una llanta de aeronave indica C

OPCION A: curvatura incorrecta.

OPCION B: divergencia excesiva.

OPCION C: inflado excesivo.

OPCION D:

PREG20095186 (8368) Al llenar un amortiguador vacío con fluído, se debe tener mucho cuidado de extender y comprimir el amortiguador completamente dos veces como mínimo para C

OPCION A: lubricar por completo la biela del pistón.

OPCION B: extraer cualquier fluído en exceso.

OPCION C: cerciorarse del asentado correcto del anillo de la empaquetadura y de la remoción de burbujas de aire.

OPCION D:

PREG20095158 (8336) El propósito de una válvula de secuencia en un sistema de tren de aterrizaje retractable consiste en C

OPCION A: impedir que un tren de aterrizaje pesado caiga demasiado rápido en la extensión.

OPCION B: proporcionar un dispositivo para desconectar la fuente normal de energía hidráulica y conectar la fuente de energía de emergencia.

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

OPCION D:

PREG20095159 (8337) La fuente de presión de los frenos de poder es A

OPCION A: el sistema hidráulico principal.

OPCION B: el reservorio de frenos de potencia.

OPCION C: un cilindro maestro.

OPCION D:

PREG20095160 (8338) ¿Qué afirmación es la correcta con respecto a una aeronave equipada con conjuntos de freno de tipo disco múltiple operados hidráulicamente? B

OPCION A: No son necesarios chequeos de espacio libre máximo o mínimo de discos debido al empleo de conjuntos de cilindro de autocompensación.

OPCION B: No poner frenos de parqueo si los frenos están calientes.

OPCION C: Es imposible disponer de frenos de parqueo con este tipo de conjunto de frenos.

OPCION D:

PREG20095161 (8339) ¿Qué tipo de válvula se emplea en la línea actuadora del freno para aislar el sistema de freno de emergencia del sistema de la válvula de control de freno de potencia normal? C

OPCION A: Una válvula bypass.

OPCION B: Una válvula de paso de orificio.

OPCION C: Una válvula lanzadera.

OPCION D:

PREG20095162 (8341) Las instrucciones correspondientes al tipo de fluido y cantidad de presión de aire que debe ser puesta en un amortiguador aparecen en C

OPCION A: la placa de datos de la aeronave.

OPCION B: las limitaciones operacionales de la aeronave.

OPCION C: el manual de servicio del fabricante de la aeronave.

OPCION D:

PREG20095163 (8342) El propósito de una válvula de alivio en un sistema de frenos consiste en C

-
- OPCION A:** reducir la presión para la aplicación del freno.
OPCION B: impedir el deslizamiento de la rueda.
OPCION C: compensar la expansión térmica.
OPCION D:
-

PREG20095164 (8343) Se debe chequear la presión de la rueda de una aeronave B

- OPCION A:** empleando sólo un medidor tipo lapicero con incrementos de 1 libra.
OPCION B: por lo menos una vez a la semana o más.
OPCION C: tan pronto como sea posible luego de cada vuelo.
OPCION D:
-

PREG20095165 (8345) ¿Cuál es el propósito de un orificio o válvula de compensación en un cilindro maestro de freno perteneciente a un sistema de frenos independiente? A

- OPCION A:** Permite que el fluido pase o se aparte del reservorio con los cambios de temperatura.
OPCION B: Impide que el fluido vuelva al reservorio.
OPCION C: Previene que el fluido retorne del cilindro maestro al reservorio.
OPCION D:
-

PREG20095166 (8346) Si un amortiguador de aeronave (tipo aire/aceite) se mete en el contacto inicial de aterrizaje, pero funciona correctamente durante el rodaje, la causa más probable es A

- OPCION A:** bajo fluido.
OPCION B: baja carga de aire.
OPCION C: un orificio de pin de medición restringido.
OPCION D:
-

PREG20095167 (8347) ¿Cuál es la función de una leva incorporada en la pierna del tren de nariz? B

- OPCION A:** Proporciona amortiguación laminar interna.
OPCION B: Alinear las ruedas del tren.
OPCION C: Dota de direccionalidad a la aeronave durante las operaciones de tierra.
OPCION D:
-

PREG20095168 (8348) Se mide la extensión de un amortiguador oleoneumático para determinar la C

- OPCION A:** cantidad de aceite en el amortiguador.
OPCION B: condición física del amortiguador.
OPCION C: posición operacional adecuada del amortiguador.
OPCION D:
-

PREG20095169 (8349) Principalmente, se emplea los cilindros de booster en los sistemas de freno para C

- OPCION A:** reducir la presión del freno y mantener la presión estática.

-
- OPCION B:** aliviar el fluido excesivo y garantizar una liberación positiva.
OPCION C: reducir la presión que va al freno e incrementar el volumen del fluido.
OPCION D:
-

- PREG20095170 (8350) Si un amortiguador pierde fluido tras haber sido objeto de un servicio correcto, C
- OPCION A:** se debe desarmar el amortiguador y reemplazar la placa del orificio del pin de medición.
OPCION B: se debe incrementar la presión de aire.
OPCION C: se debe remover, desarmar e inspeccionar el amortiguador.
OPCION D:
-

- PREG20095171 (8351) Una llanta de aeronave de alta velocidad con un cuerpo y talón de cuerda sónico puede ser recubierta C
- OPCION A:** un máximo de tres veces.
OPCION B: sólo por el fabricante de la llanta.
OPCION C: una cantidad infinita de veces.
OPCION D:
-

- PREG20095172 (8352) Si el pedal de freno de una aeronave equipada con cilindros maestros y frenos de un solo disco tiene recorrido excesivo, pero los frenos están duros y efectivos, la causa probable es B
- OPCION A:** fuga en el cilindro maestro.
OPCION B: desgaste en las pastillas de freno.
OPCION C: desgaste en el disco de freno lo cual ocasiona demasiado espacio libre entre las muescas ubicadas en el perímetro del disco y las tiras o chavetas de la rueda.
OPCION D:
-

- PREG20095173 (8353) Se puede obtener la presión correcta de inflado correspondiente a una llanta de aeronave en B
- OPCION A:** las especificaciones del fabricante de la llanta.
OPCION B: el manual del operador.
OPCION C: la información estampada en el aro.
OPCION D:
-

- PREG20095174 (8354) ¿Qué se debe verificar si un amortiguador pierde fluido en un aterrizaje? C
- OPCION A:** Presión de aire.
OPCION B: Instalación correcta de sellos de empaquetadura.
OPCION C: Nivel de fluido.
OPCION D:
-

- PREG20095175 (8355) ¿Cómo se determina que se ha purgado todo el aire de un sistema de frenos de cilindro maestro? B

OPCION A: Operando una unidad hidráulica y observando el manómetro de presión del sistema para determinar una deflexión uniforme y al máximo.

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

OPCION C: Observando la cantidad de fluido que retorna al cilindro maestro en la liberación del freno.

OPCION D:

PREG20095176 (8356) El freno izquierdo tiene excesivo arrastre en un avión en el cual no se ha efectuado ningún trabajo de servicio reciente. La causa más probable es A

OPCION A: partículas extrañas pegadas en el orificio de compensación del cilindro maestro.

OPCION B: desgaste excesivo en las pastillas de freno.

OPCION C: bajo suministro de fluido en el reservorio del sistema de freno.

OPCION D:

PREG20095177 (8358) Los sellos de caucho utilizados en un amortiguador de tren de aterrizaje C

OPCION A: suelen ser diseñados para que sean compatibles con más de un tipo de fluido.

OPCION B: se les impide el contacto directo con fluido por parte de anillos de respaldo de teflón o nylon.

OPCION C: pueden ser utilizados sólo con un tipo específico de fluido.

OPCION D:

PREG20095178 (8360) Si un tapón fusible de funcionamiento correcto permite que una llanta se desinfla, ésta debería ser A

OPCION A: reemplazada.

OPCION B: inspeccionada externamente para determinar existencia de daños.

OPCION C: removida de la rueda e inspeccionada para determinar existencia de daños en la carcasa y banda de rodamiento.

OPCION D:

PREG20095179 (8361) Llanta con deflector (chinos) son usadas en algunas llantas del tren de Nariz para C

OPCION A: ayudar en la extensión del tren de nariz a elevadas velocidades.

OPCION B: ayudar a reducir la posibilidad de resbalar sobre el agua.

OPCION C: ayudar a deflectar el agua fuera del fuselaje.

OPCION D:

PREG20095181 (8363) Los tapones fusibles instalados en algunas ruedas de aeronave C

OPCION A: indican separación de la banda de rodamiento de la llanta.

OPCION B: impiden el inflado excesivo.

OPCION C: se funden a una temperatura elevada señalada.

OPCION D:

PREG20095182 (8364) ¿Qué acción, si hubiera alguna, se debería tomar si existiese una diferencia superior a 5 libras de presión de aire en las llantas montadas como dobles? B

OPCION A: Reemplazar ambas llantas.

OPCION B: Corregir la discrepancia y anotarla en la bitácora.

OPCION C: Reemplazar la llanta con la presión más baja.

OPCION D:

PREG20095180 (8362) Las mejores medidas de seguridad contra la conformación de calor en las llantas de aeronave son B

OPCION A: inflado de llanta correcto, frenado mínimo y desplazarse en tierra hacia el viento.

OPCION B: desplazamientos cortos en tierra, bajas velocidades de rodaje, frenado mínimo e inflado correcto de llantas.

OPCION C: frenado mínimo, inflado correcto de llantas y desplazamientos largos en tierra.

OPCION D:

PREG20095187 (8369) En los amortiguadores, se utiliza los sellos chevron para B

OPCION A: absorber el efecto de rosca hembra.

OPCION B: impedir que se escape el aceite.

OPCION C: servir como superficie de rodaje.

OPCION D:

PREG20095188 (8370) En la mayoría de aeronaves, se verifica el nivel de aceite de un amortiguador de aire y aceite C

OPCION A: quitando el tapón de llenado de aceite e insertando un medidor.

OPCION B: midiendo la longitud de la extensión del amortiguador con cierta presión de aire en el amortiguador.

OPCION C: liberando el aire y viendo que el aceite esté al nivel del tapón de llenado.

OPCION D:

PREG20095189 (8371) Un piloto reporta que los pedales de los frenos tienen excesivo recorrido. Una probable causa es: C

OPCION A: pastillas de los frenos con aceite ó materia extraña sobre los discos y pastillas.

OPCION B: falta de fluído en el sistema de frenos

OPCION C: discos rotores con desgaste

OPCION D:

PREG20095190 (8372)	Un sistema de posición y advertencia de tren de aterrizaje produce una advertencia en la cabina de mando si el acelerador está	A
OPCION A:	retardado y el tren no está abajo y asegurado.	
OPCION B:	avanzado y el tren está abajo y asegurado.	
OPCION C:	retardado y el tren está abajo y asegurado.	
OPCION D:		

PREG20095191 (8374)	Al instalar un sello tipo chevron en un cilindro hidráulico de aeronave, la cara abierta del sello debe mirar	C
OPCION A:	en dirección contraria a la presión de fluido.	
OPCION B:	hacia arriba o hacia abajo si la unidad está instalada en una posición horizontal.	
OPCION C:	en la dirección de la presión de fluido.	
OPCION D:		

PREG20095192 (8375)	Se utiliza levas de centrado de tren de nariz en varios sistemas de tren de aterrizaje retractables. El propósito principal del dispositivo de centrado es	C
OPCION A:	alineara la rueda de nariz antes del contacto de aterrizaje.	
OPCION B:	activar la dirección de la rueda de nariz.	
OPCION C:	centrar la rueda de nariz antes de entrar al pozo de ruedas.	
OPCION D:		

PREG20095193 (8376)	¿Qué dispositivo en un sistema hidráulico con una bomba de producción constante permite la circulación del fluido cuando no hay demandas en el sistema?	C
OPCION A:	Válvula de alivio de presión.	
OPCION B:	Válvula lanzadera.	
OPCION C:	Regulador de presión	
OPCION D:		

PREG20095194 (8377)	Un acumulador hidráulico cargado por completo produce	B
OPCION A:	presión de aire para los diversos componentes hidráulicos.	
OPCION B:	una fuente de energía hidráulica adicional si hubiera demandas importantes sobre el sistema.	
OPCION C:	flujo de fluido positivo hacia la admisión de la bomba.	
OPCION D:		

PREG20095195 (8379)	Una manguera hidráulica identificada como MIL H 8794 tiene una franja amarilla a lo largo de la manguera. Esta franja	A
OPCION A:	se utiliza para cerciorarse de haber instalado la manguera sin torsión excesiva.	
OPCION B:	identifica que la manguera es sólo para fluido hidráulico.	
OPCION C:	identifica que la manguera está construída de caucho sintético y puede servir para diversas aplicaciones.	
OPCION D:		

PREG20095196 (8380)	Se marca un O-ring que se pretende utilizar en un sistema hidráulico que utiliza fluido MIL H 5606 (base mineral) con	A
OPCION A:	una franja o punto azul.	
OPCION B:	uno o más puntos blancos.	
OPCION C:	una franja blanca y amarilla.	
OPCION D:		

PREG20095197 (8381)	¿Qué condición sería la que ocasionaría con mayor incidencia fluctuación excesiva del manómetro de presión cuando la bomba hidráulica está funcionando?	B
OPCION A:	Baja presión de aire del acumulador.	
OPCION B:	Suministro inadecuado de fluido.	
OPCION C:	Válvula de alivio del sistema pegada al cerrar.	
OPCION D:		

PREG20095198 (8382)	Un filtro que incorpora papel de celulosa de tratamiento especial es identificado como	C
OPCION A:	una trampa de sedimento.	
OPCION B:	filtro Cuno.	
OPCION C:	filtro micrónico.	
OPCION D:		

PREG20095199 (8383)	Una válvula de paso de orificio sirve para	B
OPCION A:	aliviar la presión de un componente sensible.	
OPCION B:	restringir el flujo en una dirección y permitir el flujo libre en otra.	
OPCION C:	aliviar la presión en una dirección e impedir el flujo en otra dirección.	
OPCION D:		

PREG20095200 (8384)	La tuerca de soporte giratorio (trunnion) de un tren de aterrizaje de aeronave requiere un torque de 320 libras pulgada. Para llegar a la tuerca, se debe utilizar un adaptador recto de 2 pulgadas en una llave de torque de 18 pulgadas. ¿Cuántas libras pie indicará la llave de torque al alcanzar el torque requerido de la tuerca? (Ver figura 10 en el Manual de Figuras)	A
OPCION A:	24.	
OPCION B:	28.8.	
OPCION C:	22.	
OPCION D:		

PREG20095201 (8385)	Un perno especial en una sujeción de tren de aterrizaje requiere un valor de torque de 440 libras pulgada. ¿Cuántas libras pie son necesarias?	C
OPCION A:	36.8.	
OPCION B:	38.	
OPCION C:	36.6.	
OPCION D:		

PREG20095202 (8386)	Para proteger de daños a los anillos o sellos de empaquetadura cuando es necesario instalarlos sobre las secciones roscadas o dentro de las mismas,	C
OPCION A:	se debe recubrir la sección roscada con una grasa pesada.	
OPCION B:	se debe estirar las empaquetaduras durante la instalación para evitar contacto con las roscas.	
OPCION C:	se debe recubrir la sección roscada con una manga de papel rígido.	
OPCION D:		

PREG20095203 (8387)	Para evitar fuga externa e interna en las unidades hidráulicas de aeronave, el sello de utilización más común es el	A
OPCION A:	sello O-ring.	
OPCION B:	sello de empaquetadura.	
OPCION C:	sello Chevron.	
OPCION D:		

PREG20095204 (8388)	¿Cuál permite el flujo de fluido libre en una dirección y ningún flujo de fluido en la otra dirección?	A
OPCION A:	Válvula de paso.	
OPCION B:	Pistón de medición.	
OPCION C:	Válvula de corte.	
OPCION D:		

PREG20095205 (8389)	Elegir la válvula utilizada en un sistema hidráulico que dirige fluido presurizado a un extremo de un cilindro actuador y simultáneamente dirige fluido de retorno al reservorio desde el otro extremo.	C
OPCION A:	Secuencia.	
OPCION B:	Lanzadera.	
OPCION C:	Selector.	
OPCION D:		

PREG20095206 (8390)	¿Qué función cumple el regulador de presión absoluta en el sistema de energía neumática?	C
OPCION A:	Regula la presión de aire de salida del compresor para estabilizar la presión del sistema.	
OPCION B:	Regula la presión del sistema neumático para proteger al separador de humedad de la explosión interna.	
OPCION C:	Regula el aire de admisión del compresor para proporcionarle a éste una fuente estabilizada de aire.	
OPCION D:		

PREG20095207 (8391)	(1) Se utiliza las válvulas de alivio en los sistemas neumáticos como unidades destinadas a impedir daños. (2) Se utiliza las válvulas de paso tanto en los sistemas hidráulico como neumático. Con respecto a las afirmaciones anteriores: OPCION A: La N°1 y la N°2 son verdaderas. OPCION B: Ni la N°1 ni la N°2 son verdaderas. OPCION C: Sólo la N°1 es verdadera. OPCION D:	A
PREG20095208 (8392)	Una de las características distintivas de una válvula selectora de centro abierto utilizada en un sistema hidráulico es que OPCION A: el fluido corre a través de la válvula en la posición OFF. OPCION B: el fluido corre entres direcciones en la posición ON. OPCION C: una cantidad limitada de fluido corre en una dirección y ningún fluido corre en la dirección contraria. OPCION D:	A
PREG20095209 (8393)	¿Qué tipo de empaquetaduras se debería utilizar en la instalación de componentes hidráulicos de un sistema que contiene Skydrol? OPCION A: Empaquetaduras AN hechas de caucho natural. OPCION B: Materiales de empaquetadura hechos para fluidos de base éster. OPCION C: Empaquetaduras AN hechas de neoprene. OPCION D:	B
PREG20095210 (8394)	Se utiliza las válvulas de alivio en los sistemas neumáticos OPCION A: para el control de flujo en una dirección. OPCION B: para reducir el régimen de flujo de aire. OPCION C: como unidades de prevención de daños. OPCION D:	C
PREG20095211 (8395)	Un sistema neumático de aeronave, que incorpora un compresor de motobomba recíproco de varias etapas, también requiere OPCION A: un separador de aceite. OPCION B: una cámara de potencia repentina. OPCION C: un separador de humedad. OPCION D:	C
PREG20095212 (8396)	Por lo general, se realiza la remoción de aire de un sistema hidráulico de aeronave: OPCION A: A través de válvulas de sangrado automático en componentes individuales durante la operación del sistema. OPCION B: Operando los diversos componentes hidráulicos varias veces. OPCION C: Dejando que el sistema permanezca inoperativo por varias horas.	B

OPCION D:

PREG20095213 (8397) Los sistemas neumáticos utilizan **B**

OPCION A: líneas de retorno.

OPCION B: válvulas de alivio.

OPCION C: válvulas de dilusión.

OPCION D:

PREG20095214 (8398) El componente en el sistema hidráulico que se utiliza para dirigir el flujo de fluido es la **C**

OPCION A: válvula de paso.

OPCION B: válvula de paso de orificio.

OPCION C: válvula selectora.

OPCION D:

PREG20095215 (8399) ¿Qué tipo de válvula selectora es la que suele utilizarse más en los sistemas hidráulicos para lograr el flujo simultáneo de fluido hacia una unidad actuadora conectada y fuera de la misma? **A**

OPCION A: Válvula de centro cerrada, de cuatro orificios.

OPCION B: Válvula de cuatro modos, tres orificios.

OPCION C: Válvula de centro abierta, de dos orificios.

OPCION D:

PREG20095216 (8400) ¿Para qué se utiliza los anillos de respaldo con O-rings en sistemas hidráulicos por encima de 1,500 psi? **C**

OPCION A: Evitar fuga externa e interna de todas las partes móviles dentro de un sistema hidráulico.

OPCION B: Dotar de un sello entre dos partes de una unidad que se mueven una en relación a la otra.

OPCION C: Impedir que la alta presión estruje el sello entre la parte móvil y la parte estacionaria.

OPCION D:

PREG20095217 (8401) El regulador de presión en un sistema hidráulico sirve para **A**

OPCION A: mantener la presión de operación del sistema dentro de un rango determinado y para descargar la bomba.

OPCION B: regular la cantidad de flujo de fluido hacia los cilindros actuadores dentro del sistema.

OPCION C: prevenir la falla de los componentes o la ruptura de líneas hidráulicas bajo presión excesiva.

OPCION D:

PREG20095218 (8402) Un elemento sellante flexible sujeto a movimiento es un **B**

OPCION A: componente.

OPCION B: empaquetadura.

OPCION C: sello.

OPCION D:

PREG20095219 (8403) ¿Qué características son aplicables a los sistemas hidráulicos de aeronave? C

1. Requerimientos mínimos de mantenimiento.
2. Peso ligero.
3. Aproximadamente 80% de eficiencia operativa (20% de pérdida debido a fricción de fluido)
4. Simple de inspeccionar.

OPCION A: 1, 2, 3, 4.

OPCION B: 1, 3, 4.

OPCION C: 1, 2, 4.

OPCION D:

PREG20095220 (8404) Si un tubo rígido es demasiado corto para que el ensanchamiento alcance su asentamiento antes de ajustarse, jalarlo para ponerlo en su sitio ajustando B

OPCION A: es aceptable.

OPCION B: puede desviar el ensanchamiento.

OPCION C: puede desviar el cono.

OPCION D:

PREG20095221 (8407) ¿Cuál es una de las ventajas de los motores tipo hidráulico de pistón con relación a los motores eléctricos? B

OPCION A: Su operación es considerablemente más silenciosa.

OPCION B: No existe peligro de incendio si el motor entra en pérdida.

OPCION C: Trabajan de manera satisfactoria con varias temperaturas.

OPCION D:

PREG20095222 (8408) Por lo general, el primer paso para remover un acumulador de una aeronave es A

OPCION A: aliviar la presión del sistema.

OPCION B: descargar la precarga.

OPCION C: drenar el reservorio.

OPCION D:

PREG20095223 (8411) Si un sistema de freno hidráulico utiliza materiales de empaquetadura de caucho neoprene, el fluido hidráulico correcto para dar servicio al sistema es A

OPCION A: aceite de base mineral.

OPCION B: aceite de base vegetal.

OPCION C: aceite de base éster de fosfato.

OPCION D:

PREG20095224 (8412) A la resistencia interna de un fluido que tiende a impedir que éste fluya se le denomina B

OPCION A: volatilidad.
OPCION B: viscosidad.
OPCION C: acidez.
OPCION D:

PREG20095225 (8413) ¿Qué es viscosidad de un fluido hidráulico? C

OPCION A: El incremento de volumen de un fluido debido al cambio de temperatura.
OPCION B: La capacidad del fluido para resistir la oxidación y deterioro por largos períodos.
OPCION C: La resistencia interna de un fluido que tiende a impedirle que fluya.
OPCION D:

PREG20095226 (8414) ¿Cuál es una característica de un fluido hidráulico de base de petróleo? A

OPCION A: Inflamable bajo condiciones normales.
OPCION B: Sellos y empaquetaduras de caucho compatibles a naturales.
OPCION C: Inflamable bajo todas las condiciones.
OPCION D:

PREG20095227 (8415) (1) Al efectuar servicio en los sistemas hidráulicos de aeronave, utilizar el fluido de tipo especificado en el manual de mantenimiento del fabricante de la aeronave o en la placa de instrucciones colocada en el reservorio o unidad. C

(2) Los fluidos hidráulicos de aeronaves poseen una coloración específica por cada tipo de fluido.

Con respecto a las afirmaciones anteriores,

OPCION A: sólo la No,1 es verdadera.
OPCION B: sólo la No.2 es verdadera.
OPCION C: tanto la No.1 como la No.2 son verdaderas.
OPCION D:

PREG20095228 (8416) ¿De qué color es el fluido hidráulico de base de petróleo? C

OPCION A: Púrpura.
OPCION B: Azul.
OPCION C: Rojo.
OPCION D:

PREG20095229 (8417) ¿Cuáles de los siguientes se ven afectados de manera adversa por la humedad atmosférica si permanecen sin protección alguna? C

1. Fluido hidráulico MIL-H-5606.
2. Fluido hidráulico Skydrol.
3. Ninguno de los anteriores.

OPCION A: 1 y 2.

OPCION B: 3.
OPCION C: 2.
OPCION D:

PREG20095230 (8418) ¿Cuál es una característica del fluido hidráulico de base sintética? B

OPCION A: Baja retención de humedad.
OPCION B: Alto punto de inflamación.
OPCION C: Bajo punto de inflamación.
OPCION D:

PREG20095231 (8419) ¿Cuál afirmación es la correcta con respecto a los fluidos? C

OPCION A: Cualquier fluido llena por completo su contenedor.
OPCION B: Se considera que todos los fluidos son altamente compresibles.
OPCION C: Todos los fluidos permiten la transmisión de presión.
OPCION D:

PREG20095232 (8420) Los dos tipos de fluidos hidráulicos que se utiliza actualmente son de A

OPCION A: base mineral y base éster de fosfato.
OPCION B: base mineral, base éster de fosfato y base mezclada mineral y éster de fosfato.
OPCION C: base mineral, base éster de fosfato y base mezclada vegetal y alcohol.
OPCION D:

PREG20095233 (8421) ¿Cuál de los siguientes señala sólo propiedades deseables de un buen fluido hidráulico? C

OPCION A: Alta viscosidad, bajo punto de inflamación, estabilidad química y alto punto de fuego.
OPCION B: Alto punto de inflamación, baja viscosidad, estabilidad química y bajo punto de fuego.
OPCION C: Baja viscosidad, estabilidad química, alto punto de inflamación, alto punto de fuego.
OPCION D:

PREG20095234 (8422) Las características del fluido hidráulico MIL H8446 (Skydrol 500 A & B) son B

OPCION A: color azul, base éster de fosfato, resistencia al fuego, sellos de caucho de butilo.
OPCION B: ligero color púrpura, base éster de fosfato, resistencia al fuego, sellos de caucho de butilo.
OPCION C: ligero color verde, base éster de fosfato, resistencia al fuego, sellos de caucho de butilo.
OPCION D:

PREG20095235 (8423)	¿Dónde se puede obtener información sobre la compatibilidad del fluido hidráulico resistente al fuego con materiales de aeronave?	A
OPCION A:	Boletines técnicos del fabricante.	
OPCION B:	Especificaciones del fabricante de la aeronave.	
OPCION C:	AC 43.13 1A.	
OPCION D:		

PREG20095236 (8424)	Las características del fluido hidráulico MIL H 5606 son	C
OPCION A:	ligero color púrpura, base éster de fosfato, resistencia al fuego, sellos de caucho de butilo.	
OPCION B:	color azul, base vegetal, combustible, sellos de caucho natural.	
OPCION C:	color rojo, base de petróleo, combustible, sellos de caucho sintético.	
OPCION D:		

PREG20095237 (8425)	Las características del fluido hidráulico MIL H 7644 son	C
OPCION A:	color rojo, base de petróleo, combustible, sellos de caucho sintético.	
OPCION B:	ligero color púrpura, base éster de fosfato, resistencia al fuego, sellos de caucho de butilo.	
OPCION C:	color azul, base vegetal, combustible, sellos de caucho natural.	
OPCION D:		

PREG20095238 (8426)	Si un sistema hidráulico de aeronave requiere un fluido hidráulico de base mineral, pero se utiliza un fluido hidráulico de base éster de fosfato, ¿cuál será el efecto sobre el sistema?	B
OPCION A:	Ningún efecto.	
OPCION B:	Se contamina el sistema, los fluidos no se mezclan y los sellos fallan.	
OPCION C:	Se contamina el sistema, no se mezclan los fluidos pero no hay problema con los sellos.	
OPCION D:		

PREG20095239 (8427)	¿Qué se utiliza para enjuagar un sistema que suele ser objeto de servicio con fluido hidráulico MIL H 5606?	B
OPCION A:	Metil etil cetona o kerosene.	
OPCION B:	Nafta o varsol.	
OPCION C:	Reductor de laca o tricloroetileno.	
OPCION D:		

PREG20095240 (8428)	¿Qué se utiliza para enjuagar un sistema al que se suele dar servicio con fluido hidráulico Skydrol?	A
OPCION A:	Solvente Stoddard.	
OPCION B:	Nafta.	
OPCION C:	Tricloroetileno.	
OPCION D:		

PREG20095241 (8429)	¿Cómo se puede determinar el fluido hidráulico correcto que se debe utilizar en un avión?	C
OPCION A:	Consultar con el manual de partes de aeronave.	
OPCION B:	Consultar la Hoja de Datos de Certificado Tipo de la aeronave.	
OPCION C:	Consultar el manual de servicio del fabricante de la aeronave.	
OPCION D:		

PREG20095242 (8430)	El fluido hidráulico de base éster de fosfato es muy susceptible a la contaminación de	B
OPCION A:	material sellante de teflón.	
OPCION B:	agua en la atmósfera.	
OPCION C:	elastomers de propileno etileno.	
OPCION D:		

PREG20095243 (8431)	(1) Los metales y pinturas de poliuretano y epóxicas de aeronave más comunes se cuentan entre los materiales que son compatibles con el Skydrol o resistentes a éste. (2) El fluido hidráulico Skydrol es compatible con las fibras naturales y también con el nylon y polyester. Con respecto a las afirmaciones anteriores,	A
OPCION A:	ambas, la No.1 y la No.2, son verdaderas.	
OPCION B:	ni la No.1 ni la No.2 son verdaderas	
OPCION C:	sólo la No.1 es verdadera.	
OPCION D:		

PREG20095244 (8432)	Al componente hidráulico que dirige automáticamente el fluido de la fuente normal o de una fuente de emergencia a un cilindro actuador se le denomina	B
OPCION A:	válvula de derivación.	
OPCION B:	válvula de lanzadera.	
OPCION C:	válvula de flujo cruzado.	
OPCION D:		

PREG20095245 (8433)	El propósito principal de una unidad hidráulica actuadora es transformar	B
OPCION A:	el movimiento del fluido en presión mecánica y viceversa.	
OPCION B:	la presión del fluido en trabajo útil.	
OPCION C:	energía de una forma a otra.	
OPCION D:		

PREG20095246 (8434)	La función principal de la válvula de sobrecarga de flap es	A
OPCION A:	impedir que bajen los flaps a velocidades aéreas que pudiesen imponer cargas estructurales excesivas.	

OPCION B: hacer que los segmentos de flap ubicados en los lados opuestos de la línea central de la aeronave se extiendan y retracten juntos de modo que la aeronave no se desequilibre aerodinámicamente hasta el punto en que no pueda ser controlada.

OPCION C: reforzar la presión normal del sistema hacia los flaps a fin de superar las cargas de aire sobre el área relativamente grande del flap.

OPCION D:

PREG20095247 (8435) Una unidad que transforma la presión hidráulica en movimiento linear recibe el nombre de A

OPCION A: cilindro actuador.

OPCION B: acumulador.

OPCION C: bomba hidráulica.

OPCION D:

PREG20095248 (8436) Si fuera necesario ajustar varias válvulas reguladoras de presión en un sistema hidráulico, ¿qué secuencia en especial, si hubiese alguna, se debería seguir? B

OPCION A: Primero, se debe ajustar las unidades más distantes de la bomba hidráulica.

OPCION B: Primero, se ajusta las unidades con los más altos valores de presión.

OPCION C: Las unidades son independientes entre sí y, por tanto, no es necesaria ninguna secuencia en particular.

OPCION D:

PREG20095249 (8437) Si el sistema hidráulico de presión constante de una aeronave realiza el ciclo con mayor frecuencia que lo usual y no se puede detectar ninguna fuga de fluido, la causa más probable es C

OPCION A: un ajuste de válvula de alivio demasiado alto.

OPCION B: una salida de volumen de bomba demasiado alto.

OPCION C: baja precarga de aire de acumulador.

OPCION D:

PREG20095250 (8439) ¿Qué dispositivo de seguridad se suele colocar entre la unidad impulsadora y el eje de accionamiento de la bomba hidráulica? C

OPCION A: Válvula de alivio térmica.

OPCION B: Interruptor de seguridad de motor de bomba.

OPCION C: Sección de corte de acoplamiento de accionamiento de bomba.

OPCION D:

PREG20095251 (8440) ¿Cuál válvula instalada en un sistema hidráulico poseerá el ajuste de presión más alto? C

OPCION A: Válvula reguladora de presión.

OPCION B: Válvula de alivio principal.

OPCION C: Válvula de alivio térmica.

OPCION D:

PREG20095252 (8441)	Excluyendo las líneas, ¿qué componentes se requiere para conformar un sistema hidráulico simple?	B
OPCION A:	Actuador, reservorio de presión, acumulador y válvula selectora.	
OPCION B:	Bomba, reservorio, válvula selectora y actuador.	
OPCION C:	Bomba, reservorio, válvula de alivio y válvula de lanzadera.	
OPCION D:		

PREG20095253 (8442)	La mayoría de bombas hidráulicas de desplazamiento variable de diseño actual	C
OPCION A:	deben ser accionadas a una velocidad casi constante para ser de uso práctico.	
OPCION B:	no son de uso práctico con un sistema hidráulico de centro cerrado.	
OPCION C:	contiene un medio incorporado de regulación de presión de sistema.	
OPCION D:		

PREG20095254 (8443)	En una bomba hidráulica de tipo engranaje, un dispositivo de seguridad mecánico incorporado para proteger la bomba de la sobrecarga es	C
OPCION A:	la válvula de derivación.	
OPCION B:	la válvula de paso.	
OPCION C:	el pin de corte.	
OPCION D:		

PREG20095255 (8444)	Tras la instalación de una bomba manual hidráulica reconstruída, se determina que no se puede mover la palanca en la dirección de bombeo (golpe de presión). La causa más probable es haber instalado de manera incorrecta la	C
OPCION A:	válvula de paso de orificio de entrada de bomba manual.	
OPCION B:	válvula de paso de orificio de entrada/salida.	
OPCION C:	válvula de paso de orificio de salida de bomba manual.	
OPCION D:		

PREG20095256 (8445)	Presión es un término utilizado para indicar la fuerza por unidad de área. La presión se suele expresar en	A
OPCION A:	libras por pulgada cuadrada.	
OPCION B:	libras por pulgada.	
OPCION C:	libras por pulgada cúbica.	
OPCION D:		

PREG20095258 (8447)	Utilizando una bomba manual, se forma una presión de 100 psi en un sistema hidráulico. El pistón de la bomba manual tiene 1 pulgada de diámetro. Una línea de 1/2 conecta la bomba manual a un cilindro actuador de 2 pulgadas de diámetro. ¿Cuál es la presión en la línea entre la bomba manual y el actuador?	A
OPCION A:	100 psi.	
OPCION B:	150 psi.	
OPCION C:	200 psi.	
OPCION D:		

PREG20095259 (8448)	Algunos sistemas hidráulicos de aeronave requieren unidades de enfriamiento de intercambiador de calor debido a	B
OPCION A:	la inflamabilidad de fluido.	
OPCION B:	las altas presiones y altos regímenes de flujo de fluido.	
OPCION C:	el alto calor generado por el frenado.	
OPCION D:		

PREG20095262 (8451)	Muchos reservorios hidráulicos contienen una pequeña cantidad de fluido que no está disponible para la bomba del sistema principal. Se retiene este fluido para	B
OPCION A:	cebar el sistema principal.	
OPCION B:	suministrar fluido a la bomba auxiliar.	
OPCION C:	suministrar fluido al acumulador de presión.	
OPCION D:		

PREG20095263 (8452)	La unidad que hace que una operación hidráulica siga a la otra en un orden definido recibe el nombre de	B
OPCION A:	válvula selectora.	
OPCION B:	válvula de secuencia.	
OPCION C:	válvula de lanzadera.	
OPCION D:		

PREG20095257 (8446)	Si dos cilindros actuadores tienen la misma área de sección cruzada pero se conecta diferentes longitudes de golpe a la misma fuente hidráulica, ejercerán	C
OPCION A:	cantidades diferentes de fuerza pero se moverán al mismo régimen de velocidad.	
OPCION B:	cantidades iguales de fuerza pero se moverán a diferentes regímenes de velocidad.	
OPCION C:	cantidades iguales de fuerza y se moverán al mismo régimen de velocidad.	
OPCION D:		

PREG20095260 (8449)	¿Cuál afirmación es la verdadera con respecto al chequeo en tierra de un mecanismo de operación de flap que acaba de ser instalado?	B
OPCION A:	Si se incrementa el tiempo necesario para operar el mecanismo cuando se trata de varias operaciones, significa que el aire está saliendo del sistema.	
OPCION B:	Si se reduce el tiempo necesario para operar el mecanismo cuando se trata de varias operaciones, significa que el aire está saliendo del sistema.	
OPCION C:	Se debe comprobar si todas las líneas hidráulicas presentan fugas aplicando agua jabonosa a todas las conexiones.	
OPCION D:		

PREG20095261 (8450)	Un chequeo operacional de sistema hidráulico durante la corrida de una aeronave en tierra indica que no se puede bajar los flaps de ala utilizando el sistema hidráulico principal, pero se puede bajar éstos utilizando la bomba manual de emergencia. ¿Cuál es la causa más probable?	C
OPCION A:	La válvula selectora de flap tiene una fuga interna severa.	
OPCION B:	El acumulador de presión no está suministrando presión al sistema.	

OPCION C: El nivel de fluído en el reservorio es bajo.

OPCION D:

PREG20095264 (8453) El propósito de un regulador de presión hidráulico es

C

OPCION A: impedir que la presión del sistema se eleve por encima de una cantidad predeterminada debido a la expansión térmica.

OPCION B: reforzar la presión en partes del sistema.

OPCION C: aliviar la carga de la bomba cuando no funcionan las unidades actuadoras.

OPCION D:

PREG20095265 (8454) ¿Cuál de las siguientes afirmaciones produce una reacción violenta de la palanca de la bomba manual hidráulica de emergencia durante el golpe normal de admisión?

C

OPCION A: La válvula de paso de orificio de entrada se pega abierta.

OPCION B: Se ajustó a un valor demasiado alto la válvula de alivio del sistema principal.

OPCION C: La válvula de paso de orificio de salida se pega abierta.

OPCION D:

PREG20095266 (8455) ¿Qué tipo de válvula en un sistema hidráulico de aeronave permite que el fluído corra libremente en una dirección pero restringe el régimen al cual el fluído puede correr en la otra dirección?

C

OPCION A: Válvula de paso.

OPCION B: Restrictor de orificio.

OPCION C: Válvula de paso de orificio.

OPCION D:

PREG20095267 (8456) La válvula de alivio de presión del sistema principal perteniente a un sistema hidráulico simple equipado con una válvula de control de potencia debería ser ajustada

A

OPCION A: manteniendo la válvula de control de potencia en la posición CLOSED.

OPCION B: mientras una o más unidades actuadoras estén funcionando.

OPCION C: teniendo la válvula de control de potencia en la posición OPEN.

OPCION D:

PREG20095268 (8457) Se carga un acumulador hidráulico con una precarga de aire de 1,000 psi. Si el sistema hidráulico desarrolla una presión de 3,000 psi, la presión en el lado de aire del acumulador será

B

OPCION A: 1,000 psi.

OPCION B: 3,000 psi.

OPCION C: 4,000 psi.

OPCION D:

PREG20095269 (8458) ¿Cómo se impide que entre aire del acumulador hidráulico al sistema de fluído?

B

- OPCION A:** Impulsando a la mezcla de aceite/aire a través de una cámara de separación centrífuga la cual impide que el aire salga del acumulador.
- OPCION B:** Separando físicamente la cámara de aire de la cámara de aceite mediante un separador flexible o móvil.
- OPCION C:** Incluyendo una válvula que se cierra automáticamente cuando el nivel de fluido baja a la cantidad preseteada.
- OPCION D:**

PREG20095270 (8459) Tras haber instalado un acumulador hidráulico y cargar la cámara de aire, el manómetro de presión hidráulica del sistema principal no mostrará una lectura de presión hidráulica hasta que C

- OPCION A:** por lo menos se active una válvula selectora para permitir que el fluido corra hacia el lado de fluido del acumulador.
- OPCION B:** la presión de aire sea igual a la presión del fluido.
- OPCION C:** se cargue el lado de fluido del acumulador.
- OPCION D:**

PREG20095271 (8460) ¿Qué se debe hacer antes de ajustar la válvula de alivio de un sistema hidráulico principal equipado con un regulador de presión? A

- OPCION A:** Eliminar la acción de la válvula de descarga.
- OPCION B:** Ajustar todas las otras válvula de alivio del sistema que posean un bajo ajuste de presión.
- OPCION C:** Desasentar manualmente todas las válvulas de paso del sistema para permitir flujo sin restricciones en ambas direcciones.
- OPCION D:**

PREG20095272 (8461) ¿Qué sellos se utiliza con fluidos hidráulicos de base vegetal? C

- OPCION A:** Caucho de silicona.
- OPCION B:** Caucho de butilo.
- OPCION C:** Caucho natural.
- OPCION D:**

PREG20095273 (8462) El aire que se consume y ya no se necesita al operar una unidad actuadora en un sistema neumático A

- OPCION A:** se escapa o desecha, por lo general, al exterior.
- OPCION B:** retorna al compresor.
- OPCION C:** se carga o presuriza para usarlo en el siguiente ciclo de operación.
- OPCION D:**

PREG20095274 (8463) Algunos sistemas hidráulicos poseen un dispositivo cuyo diseño le permite permanecer abierto a fin de permitir el flujo de fluido normal en la línea, pero se cierra si se incrementa el flujo de fluido por encima de un régimen establecido. Por lo general, se conoce a este dispositivo como A

- OPCION A:** fusible hidráulico.
- OPCION B:** regulador de flujo.
- OPCION C:** válvula de paso de medición.

OPCION D:

PREG20095275 (8464) Si el control de presión del sistema hidráulico y las unidades de alivio no funcionan correctamente, ¿cómo se protege a la mayoría de sistemas contra la presión excesiva? A

OPCION A: Una sección de corte en el eje de accionamiento de la boma hidráulica principal.

OPCION B: Se instala uno o más fusibles hidráulicos en las líneas de presión y retorno.

OPCION C: Una válvula de lanzadera que interconecta los sistemas principal y de emergencia.

OPCION D:

PREG20095276 (8465) Por lo general, se puede detectar el desgaste en un sello de eje de bomba hidráulica A

OPCION A: porque el fluido hidráulico fluye desde la línea de drenaje de la bomba.

OPCION B: por evidencia de fluido hidráulico combinado en el aceite del motor.

OPCION C: la presencia de fluido hidráulico alrededor de la plataforma de montaje de la bomba.

OPCION D:

PREG20095277 (8467) Antes de remover la tapa de llenado de un reservorio hidráulico presurizado, C

OPCION A: aliviar la presión del sistema hidráulico.

OPCION B: activar varios componentes en el sistema.

OPCION C: aliviar la presión de aire.

OPCION D:

PREG20095302 (8494) Un ruido de martilleo fuerte en un sistema hidráulico que tiene un acumulador suele indicar C

OPCION A: aire en el fluido.

OPCION B: demasiada precarga en el acumulador.

OPCION C: demasiada o ninguna precarga en el acumulador.

OPCION D:

PREG20095303 (8495) La manguera de teflón que ha desarrollado una característica permanente a exponerse a presión o temperatura alta A

OPCION A: no debería ser enderezada o seguir siendo doblada.

OPCION B: no debe ser resintalada una vez que se la ha removido.

OPCION C: debe ser inmediatamente reemplazada.

OPCION D:

PREG20095304 (8496) En un típico sistema neumático de alta presión, si el separador de humedad no ventila agua acumulada al apagarse el acumulador, una causa muy probable es C

OPCION A: un secador químico saturado.

OPCION B: un transmisor de presión con desperfectos.

OPCION C: una válvula de descarga solenoide con desperfectos.

OPCION D:

PREG20095305 (8497) ¿Qué sección de un motor turborreactor produce aire para los sistemas de presurización y aire acondicionado de una aeronave a reacción? A

OPCION A: Compresor.

OPCION B: Turbina.

OPCION C: Admisión.

OPCION D:

PREG20095278 (8468) ¿Qué le sucede a la salida de una bomba hidráulica de desplazamiento constante si el regulador de presión del sistema hidráulico desvía el fluido del sistema al reservorio? B

OPCION A: La presión de salida sigue siendo la misma, pero se reduce el volumen.

OPCION B: Se reduce la presión de salida, pero el volumen sigue siendo el mismo.

OPCION C: La presión de salida y el volumen siguen siendo los mismos.

OPCION D:

PREG20095279 (8469) ¿Para cuáles de las siguientes funciones sirven los acumuladores del sistema hidráulico? C

1. Amortiguan los sacudones de presión.
2. Complementan la bomba del sistema cuando la demanda excede la capacidad de la bomba.
3. Almacenar energía para operación limitada de componentes si no funcionase la bomba.
4. Garantizar un suministro continuo de fluido a la bomba.

OPCION A: 2, 3.

OPCION B: 1, 2, 3, 4.

OPCION C: 1, 2, 3.

OPCION D:

PREG20095280 (8470) El chirrido de la bomba hidráulica durante la operación es una indicación de C

OPCION A: baja precarga de acumulador.

OPCION B: que la válvula de alivio del sistema principal se pega abierta.

OPCION C: que entra aire a la bomba.

OPCION D:

PREG20095281 (8471) Los acoples de desconexión rápida de los sistemas hidráulicos brindan una manera de C

OPCION A: reemplazar con facilidad las líneas hidráulicas en áreas donde son comunes las fugas.

OPCION B: conectar y desconectar rápidamente líneas hidráulicas y eliminar la posibilidad de que ingresen contaminantes al sistema.

OPCION C: conectar y desconectar rápidamente líneas hidráulicas sin pérdida de fluido o ingreso de aire al sistema.

OPCION D:

PREG20095282 (8472) ¿Qué material se utiliza con fluidos hidráulicos de base éster de fosfato? B

OPCION A: Caucho de silicona.

OPCION B: Caucho de butilo.

OPCION C: Caucho de neoprene.

OPCION D:

PREG20095283 (8473) Una bomba hidráulica es de tipo desplazamiento constante si C

OPCION A: produce una presión constante no regulada.

OPCION B: produce una presión positiva continua.

OPCION C: produce un régimen uniforme de flujo de fluido.

OPCION D:

PREG20095284 (8474) Un motor hidráulico convierte presión de fluido en B

OPCION A: movimiento linear.

OPCION B: movimiento giratorio.

OPCION C: movimiento angular.

OPCION D:

PREG20095285 (8476) Los elementos de filtración de fluido hidráulico contruídos de papel poroso suelen ser B

OPCION A: limpiados y reutilizados.

OPCION B: descartados cada cierto tiempo y reemplazados por nuevos elementos de filtración.

OPCION C: de uso no aprobado en una aeronave certificada.

OPCION D:

PREG20095286 (8477) Un piloto informa que cuando está funcionando la bomba hidráulica, la presión es normal. Sin embargo, cuando se detiene la bomba, no se dispone de presión hidráulica. Ésta es una indicación de una C

OPCION A: fuga en la válvula selectora.

OPCION B: baja precarga de fluido en el acumulador.

OPCION C: fuga en la válvula de aire del acumulador.

OPCION D:

PREG20095287 (8478) Si se añade fluido a un reservorio no presurizado en un sistema hidráulico de presión constante encontrándose éste presurizado, B

OPCION A: el fluido presentará un rociamiento violento saliendo del reservorio al remover la tapa del cuello del orificio de llenado.

OPCION B: se incrementa el nivel de fluido al reducirse la presión del sistema.

OPCION C: se inducirá aire al sistema al remover la tapa del cuello del orificio de llenado, originando un chirrido en la bomba y posibilidad de daños.

OPCION D:

PREG20095288 (8479) En un sistema hidráulico que tiene un reservorio presurizado con aire sangrado del compresor del motor a turbina, ¿cuál unidad reduce la presión de aire entre el motor y el reservorio? C

OPCION A: Válvula de alivio.

OPCION B: Válvula de alivio de aire sangrado.

OPCION C: Regulador de presión de aire.

OPCION D:

PREG20095289 (8480) ¿Cuál es el propósito principal de un reservorio presurizado en un sistema hidráulico? B

OPCION A: Prevenir el colapso del tanque en altitud.

OPCION B: Prevenir la cavitación de la bomba hidráulica.

OPCION C: Impedir que se espume el fluido hidráulico.

OPCION D:

PREG20095290 (8482) A veces, se diseñan los reservorios de fluido hidráulico con una tubería de reserva y uno de los orificios de salida a fin de garantizar suministro de emergencia del fluido. El orificio de salida en la tubería de reserva entrega fluido a la C

OPCION A: bomba de emergencia cuando se ha agotado el suministro de fluido al sistema normal.

OPCION B: bomba de emergencia en cualquier momento que sea necesario.

OPCION C: bomba de energía del sistema.

OPCION D:

PREG20095291 (8483) A menudo, se retiene el suministro de emergencia de un fluido en el reservorio del sistema hidráulico principal utilizando una tubería de reserva ubicada en la C

OPCION A: entrada del sistema hidráulico principal.

OPCION B: salida a la bomba de emergencia.

OPCION C: salida a la bomba del sistema principal.

OPCION D:

PREG20095292 (8484) Para verificar la carga de aire en un acumulador hidráulico, A

OPCION A: reducir toda la presión hidráulica; luego, observar la lectura en el medidor de aire del acumulador.

OPCION B: observar la primera lectura en el medidor del sistema hidráulico mientras funciona un componente en el sistema.

OPCION C: leerla directamente del manómetro de presión auxiliar.

OPCION D:

PREG20095293 (8485) ¿Cómo se determinaría la carga de presión de aire en el acumulador si el motor está inoperativo, pero el sistema tiene aún presión hidráulica? C

- OPCION A:** Leerla directamente del manómetro de presión del sistema principal con todos los actuadores inoperativos.
- OPCION B:** Formar presión de sistema con la bomba de emergencia y, luego, leer la presión en un manómetro conectado al lado de aire del acumulador.
- OPCION C:** Operar lentamente una unidad hidráulica y observar la presión en la cual se inicia una rápida caída de presión al irse a cero.
- OPCION D:**

PREG20095294 (8486) ¿Cuántos de estos sellos se utiliza con fluídos hidráulicos de base de petróleo? B

1. Caucho sintético.
2. Caucho natural.
3. Caucho de neoprene.

- OPCION A:** Uno.
- OPCION B:** Dos.
- OPCION C:** Tres.
- OPCION D:**

PREG20095295 (8487) Se coloca abiertas las válvulas de alivio térmico del sistema hidráulico a una B

- OPCION A:** menor presión que la válvula de alivio del sistema.
- OPCION B:** mayor presión que la válvula de alivio del sistema.
- OPCION C:** menor presión que el regulador de presión del sistema.
- OPCION D:**

PREG20095296 (8488) El chirrido en un sistema hidráulico lo ocasiona C

- OPCION A:** el exceso de presión en el sistema.
- OPCION B:** la insuficiencia de presión en el sistema.
- OPCION C:** el aire en el sistema.
- OPCION D:**

PREG20095297 (8489) Si se libera fluído hidráulico al oprimir el núcleo de la válvula de aire del acumulador, ello constituye evidencia de C

- OPCION A:** exceso de presión de aire del acumulador.
- OPCION B:** una fuga en la válvula de paso.
- OPCION C:** una ruptura en el diafragma o de fuga en los sellos.
- OPCION D:**

PREG20095298 (8490) A pesar de que no son permisibles las abolladuras en la inclinación de una dobladura, son aceptables en el resto del tubo hidráulico siempre y cuando no excedan qué porcentaje del diámetro del tubo... C

- OPCION A:** 5.
- OPCION B:** 10.
- OPCION C:** 20.
- OPCION D:**

PREG20095299 (8491)	Si la presión del sistema hidráulico es normal al funcionar la motobomba, pero no hay presión tras apagar el motor, ello significa que	B
OPCION A:	el ajuste de la válvula de alivio del sistema es demasiado alto.	
OPCION B:	no hay presión de aire en el acumulador.	
OPCION C:	se ha fijado demasiado alto el regulador de presión.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095300 (8492)	Los restrictores en los sistemas hidráulicos sirven para	A
OPCION A:	controlar el régimen de movimiento de mecanismos operados hidráulicamente.	
OPCION B:	permitir el flujo del fluido en una sola dirección.	
OPCION C:	reducir la presión de operación de los componentes elegidos.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095301 (8493)	Una causa común de la actuación lenta de los componentes hidráulicos es	C
OPCION A:	fluido frío.	
OPCION B:	orificios restringidos.	
OPCION C:	fuga interna en la unidad actuadora.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095306 (8498)	¿En qué componente de un sistema de enfriamiento de ciclo de aire es objeto el aire de una caída de presión y temperatura?	A
OPCION A:	Turbina de expansión.	
OPCION B:	Intercambiador de calor principal.	
OPCION C:	Válvula de derivación de refrigeración.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095307 (8500)	¿Para qué se utiliza el aire ventilante en un calentador de combustión?	B
OPCION A:	Proporciona aire de combustión al soplador de tierra.	
OPCION B:	Transporta calor a los lugares en los que se necesita.	
OPCION C:	Proporciona el aire necesario para alimentar la llama.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095308 (8501)	Por lo general, se denomina al aire de motor a turbina utilizado en el aire acondicionado y en la presurización como:	C
OPCION A:	Aire comprimido.	
OPCION B:	Aire de impacto.	
OPCION C:	Aire sangrado.	
OPCION D:		
<hr/>		

PREG20095309 (8502)	En el calentador de combustión del sistema de aire de combustión, ¿qué impide que ingrese demasiado aire a los calentadores al incrementarse la presión de aire?	A
OPCION A:	Una válvula de alivio de aire de combustión o un regulador de presión diferencial.	
OPCION B:	Sólo se puede utilizar un regulador de presión diferencial.	
OPCION C:	Sólo se puede utilizar una válvula de alivio de aire de combustión.	
OPCION D:		

PREG20095310 (8503)	Se mantiene la presión de cabina de una aeronave en vuelo a la altitud seleccionada	C
OPCION A:	controlando el régimen de flujo de aire de entrada.	
OPCION B:	inflando los sellos de la puerta y recirculando el aire de cabina acondicionado.	
OPCION C:	controlando el régimen al cual sale aire de la cabina.	
OPCION D:		

PREG20095311 (8504)	¿Cómo se controla la operación del regulador de presión de cabina?	A
OPCION A:	Mediante la altitud de cabina.	
OPCION B:	Mediante la presión de aire sangrado.	
OPCION C:	Mediante la presión de aire de compresión.	
OPCION D:		

PREG20095312 (8505)	El sistema básico de enfriamiento de ciclo de aire comprende	A
OPCION A:	una fuente de aire comprimido, intercambiadores de calor y una turbina.	
OPCION B:	calentadores, enfriadores y compresores.	
OPCION C:	fuentes de aire de impacto, compresores y sangrados de motor.	
OPCION D:		

PREG20095313 (8506)	La válvula de vaciado en una aeronave presurizada sirve para aliviar	A
OPCION A:	toda la presión positiva de la cabina.	
OPCION B:	un diferencial de presión negativa.	
OPCION C:	el exceso de presión del diferencial máximo.	
OPCION D:		

PREG20095314 (8513)	¿Cuál es la frecuencia correspondiente a la prueba hidrostática de cilindros de oxígeno de alta presión de peso estándar?	A
OPCION A:	Cada 5 años.	
OPCION B:	Cada 4 años.	
OPCION C:	Cada 3 años.	
OPCION D:		

PREG20095315 (8515)	¿Qué tipo de sistema de oxígeno emplea la máscara tipo bolsa de respiración?	B
OPCION A:	Demanda del diluter.	
OPCION B:	Flujo continuo.	
OPCION C:	Demanda.	
OPCION D:		

PREG20095316 (8516)	El controlador de cabina mantiene la altitud de cabina por modulación de	C
OPCION A:	las válvulas de seguridad y salida de flujo.	
OPCION B:	válvula de seguridad.	
OPCION C:	Válvula de salida de flujo (outflow valve).	
OPCION D:		

PREG20095317 (8517)	Aire caliente de sangrado del compresor opera el sistema de aire acondicionado en algunos aviones de turbina. ¿Cómo es enfriado el aire de suministro?	A
OPCION A:	por la máquina de ciclaje del aire de la turbina	
OPCION B:	por la unidad de control de flujo.	
OPCION C:	Por la unidad de ciclaje de enfriamiento de impacto	
OPCION D:		

PREG20095318 (8518)	Para uso de emergencia o respaldo en aeronaves presurizadas, ¿cuál es por lo general el menos complicado y requiere el mantenimiento más mínimo?	A
OPCION A:	Sistemas de bujía de oxígeno químicos.	
OPCION B:	Sistemas de oxígeno de alta presión.	
OPCION C:	Sistemas de oxígeno de baja presión.	
OPCION D:		

PREG20095319 (8519)	La causa principal de la contaminación de los sistemas gaseosos de oxígeno es	A
OPCION A:	la humedad.	
OPCION B:	el polvo y otras partículas en el aire.	
OPCION C:	otros gases atmosféricos.	
OPCION D:		

PREG20095320 (8520)	¿Dónde se suscita la última etapa de enfriamiento en un sistema de aire acondicionado?	C
OPCION A:	Compresor de la unidad de refrigeración.	

OPCION B: Intercambiador de calor secundario.

OPCION C: Turbina de expansión.

OPCION D:

PREG20095321 (8522) El punto en el cual el freón que fluye a través de un sistema de enfriamiento por ciclo de vapor absorbe calor y cambia de líquido a gaseoso es **B**

OPCION A: el condensador.

OPCION B: el evaporador.

OPCION C: la válvula de expansión.

OPCION D:

PREG20095322 (8523) ¿Cómo se suele controlar la presión de cabina de una aeronave presurizada? **B**

OPCION A: Mediante un interruptor sensitivo de presión que origina que la bomba de presurización se encienda o apague según requerimiento.

OPCION B: Mediante una válvula outflow automática que vacía toda la presión que excede al valor preestablecido.

OPCION C: Mediante una válvula sensitiva de presión que controla la presión producida de la bomba de presurización.

OPCION D:

PREG20095323 (8525) En algunos sistemas de presurización de cabina , la presurización en tierra está restringida por: **A**

OPCION A: Switch de seguridad del tren de aterrizaje principal

OPCION B: Regulador de presión de la cabina

OPCION C: Válvula supresora de presión negativa

OPCION D:

PREG20095324 (8526) El incremento en el ajuste del control de presión de la cabina influye directamente sobre la **A**

OPCION A: abertura de la válvula outflow.

OPCION B: presión del sistema neumático.

OPCION C: abertura de la válvula de flujo hacia adentro.

OPCION D:

PREG20095325 (8527) La función del evaporador en un sistema de enfriamiento a freón consiste en **B**

OPCION A: licuar el freón en la línea entre el compresor y el condensador.

OPCION B: reducir la temperatura del aire de la cabina.

OPCION C: transferir calor del gas de freón al aire del ambiente.

OPCION D:

PREG20095326 (8528) ¿Cuál es el propósito de una válvula de mezcla en un sistema de aire acondicionado? **A**

OPCION A: Controlar el suministro de aire caliente, helado y frío.

OPCION B: Distribuir aire acondicionado de manera uniforme a todas las partes de la cabina.

OPCION C: Combinar el aire de impacto con el aire acondicionado.

OPCION D:

PREG20095327 (8529) ¿Qué componente de un sistema de presurización impide que la altitud de cabina sea mayor que la altitud de la aeronave? B

OPCION A: El régimen de cabina del control de descenso.

OPCION B: La válvula de alivio de presión negativa.

OPCION C: La válvula de alivio de presión positiva.

OPCION D:

PREG20095328 (8531) Si el régimen de ascenso de la cabina es muy grande, se debe ajustar los controles para ocasionar que B

OPCION A: la válvula outflow se cierre con mayor lentitud.

OPCION B: la válvula outflow se cierre con mayor rapidez.

OPCION C: se reduzcan las revoluciones del compresor de cabina.

OPCION D:

PREG20095329 (8533) La función del condensador en un sistema de enfriamiento a freón consiste en A

OPCION A: transferir calor proveniente del gas de freón hacia el aire del ambiente.

OPCION B: cambiar el freón de líquido a gaseoso antes de que ingrese al compresor.

OPCION C: transferir calor proveniente del aire de cabina al freón líquido.

OPCION D:

PREG20095330 (8535) ¿Qué impide una pérdida de la presurización a través de un compresor desactivado de aire de cabina? C

OPCION A: Válvula de corte de la pared de fuego.

OPCION B: La válvula outflow de presión de cabina.

OPCION C: La válvula de paso del ducto de entrega de aire.

OPCION D:

PREG20095331 (8536) Al realizar el servicio de un sistema de aire acondicionado que ha perdido todo su freón, es necesario B

OPCION A: chequear el aceite y añadir lo necesario, evacuar el sistema, aliviar el vacío y añadir freón.

OPCION B: chequear el aceite y añadir lo necesario, evacuar el sistema y añadir freón.

OPCION C: chequear el aceite y añadir lo necesario; añadir freón.

OPCION D:

PREG20095332 (8537) La función primaria de la válvula outflow del sistema de presurización de cabina consiste en B

OPCION A: proporcionar protección contra la sobrepresurización.

OPCION B: mantener la presión ideal de cabina.

OPCION C: mantener la misma presión de aire de cabina en todas las altitudes.
OPCION D:

PREG20095333 (8538) Uno de los propósitos de una bomba jet en un sistema de presurización y aire acondicionado consiste en B

OPCION A: producir una alta presión para la operación de la válvula outflow.
OPCION B: lograr el incremento del flujo del aire en algunas áreas de la aeronave.
OPCION C: optimizar la circulación de freón.
OPCION D:

PREG20095334 (8539) Tras limpiar o reemplazar el elemento de filtro del sistema de combustible de un calentador a combustión, se debe presurizar el sistema y A

OPCION A: todas las conexiones deben ser sometidas a un chequeo por fugas.
OPCION B: la válvula bypass del filtro de combustible debe ser reseteada a la posición del filtro.
OPCION C: se debe tomar una muestra de combustible corriente abajo del filtro para garantizar la operación adecuada del nuevo elemento de filtro.
OPCION D:

PREG20095335 (8540) La operación del calentador a combustión de una aeronave es controlada por lo general por un circuito de termostato que A

OPCION A: enciende y apaga alternadamente el combustible, un proceso conocido como ciclaje.
OPCION B: mide la cantidad de combustible que ingresa en forma continua al calentador y por lo tanto regula su producción de BTU.
OPCION C: regula el voltaje aplicado al transformador de ignición del calentador.
OPCION D:

PREG20095336 (8541) El sistema de enfriamiento por ciclo de aire produce aire frío C

OPCION A: extrayendo energía térmica a través del compresor.
OPCION B: pasando el aire a través de las bobinas de enfriamiento que contienen un refrigerante.
OPCION C: extrayendo energía térmica de la turbina de expansión.
OPCION D:

PREG20095337 (8543) Al chequear un sistema por freón, una corriente estable de burbujas en el visor del medidor indica que la carga es C

OPCION A: alta.
OPCION B: correcta.
OPCION C: baja.
OPCION D:

PREG20095338 (8544) El fuselaje de una aeronave está sometido a cinco esfuerzos mayores. La presurización es clasificada como un A

OPCION A: esfuerzo por tensión.

OPCION B: esfuerzo por compresión.

OPCION C: esfuerzo por torsión.

OPCION D:

PREG20095339 (8545) ¿Qué describe mejor a la presión diferencial de cabina? B

OPCION A: La diferencia entre presión de altitud de vuelo de la cabina y presión media a nivel del mar.

OPCION B: La diferencia entre la presión del aire ambiental y del aire interior.

OPCION C: La diferencia entre el valor preestablecido del control de presión de la cabina y la presión real de la misma.

OPCION D:

PREG20095340 (8547) Los modos de operación de la presurización de cabina son B

OPCION A: isobáricos, diferencial y máximo diferencial.

OPCION B: diferencial, no presurizado e isobárico.

OPCION C: ambiental, no presurizado e isobárico.

OPCION D:

PREG20095341 (8548) (1) Por lo general, el aire sangrado proveniente de un compresor de motor a turbina de gas se encuentra libre de contaminación y puede ser empleado en forma segura para la presurización de cabina. C

(2) Los compresores independientes de cabina pueden ser accionados por el motor a través de los engranajes de mando de accesorios o pueden ser dotados de potencia por el aire sangrado proveniente del compresor de motor de turbina.

Con respecto a las afirmaciones anteriores

OPCION A: sólo la No.1 es verdadera.

OPCION B: sólo la No.2 es verdadera.

OPCION C: tanto la No.1 como la No.2 son verdaderas.

OPCION D:

PREG20095342 (8549) Un control de presurización utiliza B

OPCION A: presión de aire sangrado, temperatura de aire externo y régimen de ascenso de cabina.

OPCION B: presión barométrica, altitud de cabina y régimen de cambio de cabina.

OPCION C: Régimen de ascenso de cabina, volumen de aire sangrado y presión de cabina.

OPCION D:

PREG20095343 (8552) ¿Cuál es la condición del refrigerante cuando ingresa al evaporador de un sistema refrigerante a vapor? B

OPCION A: Líquido de alta presión.

OPCION B: Líquido de baja presión.

OPCION C: Vapor de alta presión.

OPCION D:

PREG20095344 (8553) La evacuación de un sistema de enfriamiento por ciclo de vapor remueve cualquier cantidad de agua que pueda estar presente C

OPCION A: extrayendo el líquido.

OPCION B: elevando el punto de ebullición del agua y extrayendo el vapor.

OPCION C: reduciendo el punto de ebullición del agua y extrayendo el vapor.

OPCION D:

PREG20095345 (8554) ¿Cuál es la condición del refrigerante al salir del evaporador de un sistema de enfriamiento por ciclo de vapor? B

OPCION A: Líquido de baja presión.

OPCION B: Vapor de baja presión.

OPCION C: Vapor de alta presión.

OPCION D:

PREG20095346 (8555) ¿Cuál es la condición del refrigerante al salir del condensador de un sistema de enfriamiento por ciclo de vapor? B

OPCION A: Líquido de baja presión.

OPCION B: Líquido de alta presión.

OPCION C: Vapor de alta presión.

OPCION D:

PREG20095347 (8556) ¿En qué posición debe estar colocada la botella al añadir freón líquido a un sistema de enfriamiento por ciclo de vapor? C

OPCION A: Vertical en relación a la salida de la parte superior.

OPCION B: Horizontal en relación a la salida lateral.

OPCION C: Vertical en relación a la salida hacia abajo.

OPCION D:

PREG20095348 (8557) Al purgar un sistema de aire acondicionado a freón, resulta importante liberar la carga en forma lenta. ¿Cuál es el motivo de una descarga lenta? B

OPCION A: Impedir que una gran cantidad de freón contamine la atmósfera circundante.

OPCION B: Impedir pérdida excesiva del aceite refrigerante.

OPCION C: Impedir que se forme la condensación y se contamine el sistema.

OPCION D:

PREG20095349 (8558) ¿Cuál es el indicativo de que existe fuga de freón en un sistema de enfriamiento por ciclo de vapor si éste no se encuentra operativo? A

OPCION A: Filtración de aceite.

OPCION B: Burbujas en el medidor.

OPCION C: Un olor a ozono en el área más próxima.

OPCION D:

PREG20095350 (8559)	En un sistema de enfriamiento de ciclo de vapor en funcionamiento, si las dos líneas conectadas a la válvula de expansión poseen fundamentalmente la misma temperatura, ¿qué significa esto?	B
OPCION A:	El sistema funciona de manera normal.	
OPCION B:	La válvula de expansión no mide el freón en forma correcta.	
OPCION C:	El compresor bombea demasiado refrigerante.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095351 (8560)	Un subenfriador en un sistema de enfriamiento tipo ciclo de vapor sirve para	C
OPCION A:	incrementar la capacidad de enfriamiento durante los períodos de mayor demanda.	
OPCION B:	optimizar el enfriamiento inmediato del interior caliente de una aeronave.	
OPCION C:	enfriar el freón para impedir la vaporización prematura.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095352 (8561)	(1) Una pequeña cantidad de agua en un sistema de enfriamiento por ciclo de vapor puede congelar el colector-secador y detener toda la operación del sistema.	B
	(2) El agua en un sistema de enfriamiento por ciclo de vapor reacciona con el refrigerante para formar ácido clorhídrico altamente corrosivo para los metales en el sistema.	
	Con respecto a las afirmaciones anteriores,	
OPCION A:	sólo la No.1 es verdadera.	
OPCION B:	sólo la No.2 es verdadera.	
OPCION C:	tanto la No.1 como la No.2 son verdaderas.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095353 (8562)	Cuando pasa refrigerante 12 sobre una llama abierta,	C
OPCION A:	cambia a gas metano.	
OPCION B:	se divide en sus elementos básicos.	
OPCION C:	cambia a gas fosgeno.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095354 (8563)	¿Qué tipo de aceite es el adecuado para ser empleado en sistemas de enfriamiento por ciclo de vapor?	B
OPCION A:	Aceite de motor de baja viscosidad.	
OPCION B:	Aceite de refrigeración especial exclusiva.	
OPCION C:	Aceite sintético altamente refinado, libre de impurezas con aditivos absorbentes acuosos especiales.	
OPCION D:		
<hr/>		

PREG20095355 (8564)	Si el sistema de oxígeno de una aeronave desarrolla una fuga, las líneas y montajes deben ser objeto de	C
OPCION A:	remoción y reemplazo.	
OPCION B:	inspección mediante una tinta penetrante especial para sistemas de oxígeno.	
OPCION C:	una prueba por burbujas empleando para dicho propósito una solución jabonosa de fabricación especial.	
OPCION D:		

PREG20095356 (8565)	Si se permite que la presión de la botella de oxígeno caiga por debajo de un valor mínimo específico, puede generar que	C
OPCION A:	falle el reductor de presión.	
OPCION B:	se abra la válvula de control automático de altitud.	
OPCION C:	se acumule humedad en la botella.	
OPCION D:		

PREG20095357 (8566)	¿Qué controla la cantidad de oxígeno que va a una máscara en un sistema de oxígeno de flujo continuo?	A
OPCION A:	Orificio calibrado.	
OPCION B:	Válvula reductora de presión.	
OPCION C:	Regulador del piloto.	
OPCION D:		

PREG20095358 (8567)	¿Cuándo opera la válvula de demanda en el regulador de oxígeno correspondiente del diluter?	C
OPCION A:	Cuando el control del diluter se encuentra en normal.	
OPCION B:	Cuando el usuario demanda 100% de oxígeno.	
OPCION C:	Cuando el usuario respira.	
OPCION D:		

PREG20095359 (8568)	La diferencia principal entre los equipos de respiración aeronáuticos y la mayoría de los otros tipos de oxígeno comprimido disponible en el mercado radica en que	B
OPCION A:	los del otro tipo suelen ser de una pureza un poco menor a 99.5%	
OPCION B:	al oxígeno de respiración aeronáutica se le extrae el vapor de agua.	
OPCION C:	el oxígeno de respiración aeronáutica posee un mayor porcentaje de vapor de agua para poder impedir el secamiento de los ductos respiratorios de una persona y una posible deshidratación.	
OPCION D:		

PREG20095360 (8569)	¿Qué se emplea en algunos sistemas de oxígeno para variar la presión alta de cilindro a baja presión de sistema?	A
OPCION A:	Válvula reductora de presión.	
OPCION B:	Orificio fijo calibrado.	
OPCION C:	Regulador de demanda del diluter.	
OPCION D:		

PREG20095361 (8570)	En un sistema de oxígeno de alta presión, ¿qué impide que este tipo de oxígeno ingrese al sistema corriente abajo si falla el reductor de presión?	B
OPCION A:	Una válvula de paso.	
OPCION B:	Una válvula de alivio de presión.	
OPCION C:	Una válvula de control de manifold.	
OPCION D:		

PREG20095362 (8571)	Se puede identificar a los cilindros de alta presión que contienen oxígeno de aviación por su	C
OPCION A:	color verde y las palabras "BREATHING OXYGEN" estampadas en letras blancas de 1 pulgada.	
OPCION B:	color amarillo y las palabras "AVIATOR'S BREATHING OXYGEN" estampadas en letras blancas de 1 pulgada.	
OPCION C:	color verde y las palabras "AVIATOR'S BREATHING OXYGEN" estampadas en letras blancas de 1 pulgada.	
OPCION D:		

PREG20095363 (8572)	Se carga un sistema de oxígeno con el propósito de efectuar un chequeo por fugas; una hora después, la lectura del manómetro es 460 psi a 63°F; 6 horas después, la temperatura era de 51°F. (En un período de 6 horas, una variación de 5 psi es el máximo permisible). ¿Qué lecturas podrían presentarse dentro de los límites permisibles? (Ver figura 14 en el Manual de Figuras)	A
OPCION A:	445 a 450 psi.	
OPCION B:	446 a 450 psi.	
OPCION C:	455 a 460 psi.	
OPCION D:		

PREG20095364 (8573)	Las botellas de oxígeno de un avión pueden ser consideradas aeronavegables si éstas han sido chequeadas hidrostáticamente e identificadas:	A
OPCION A:	con la fecha de test, número DOT y número de serie estampado en el cilindro cerca del cuello.	
OPCION B:	con el número DOT, número de serie y fabricación estampado en el cerca del cuello.	
OPCION C:	con el número DOT y fabricación estampado en el cilindro cerca del cuello.	
OPCION D:		

PREG20095365 (8574)	En un sistema de oxígeno gaseoso, ¿cuál de los siguientes es objeto de ventilación para volar los tapones en la piel del fuselaje?	A
OPCION A:	Válvulas de alivio de presión.	
OPCION B:	Válvulas de corte de llenado.	
OPCION C:	Válvulas de reducción de presión.	
OPCION D:		

PREG20095366 (8575)	Se presuriza las cabinas de las aeronaves para: (1) crear el ambiente propicio para la prevención de la hipoxia. (2) hacer posible la operación a altitudes considerables. Con respecto a las afirmaciones anteriores,	C
OPCION A:	sólo la No.1 es verdadera.	
OPCION B:	sólo la No.2 es verdadera.	
OPCION C:	ambas, la No.1 y la No.2 son verdaderas.	
OPCION D:		

PREG20095367 (8576)	(1) El oxígeno empleado en los sistemas de las aeronaves es de una pureza de 99.5% como mínimo y se encuentra prácticamente libre de agua. (2) El oxígeno empleado en los sistemas de las aeronaves es de una pureza de 99.5% y es de calidad de hospital. Con respecto a las afirmaciones anteriores,	A
OPCION A:	sólo la No.1 es verdadera.	
OPCION B:	tanto la No.1 como la No.2 son verdaderas.	
OPCION C:	ni la No.1 ni la No.2 son verdaderas.	
OPCION D:		

PREG20095368 (8577)	Los sistemas de oxígeno de las aeronaves no presurizadas son por lo general de	A
OPCION A:	los tipos de flujo continuo y de demanda de presión.	
OPCION B:	sólo del tipo de demanda de presión.	
OPCION C:	sólo del tipo de botella portátil.	
OPCION D:		

PREG20095369 (8578)	El conjunto aneroide de medición de flujo de aire que se encuentra en la entrada de los reguladores de demanda de oxígeno sirve para	B
OPCION A:	regular el flujo del aire en relación al flujo del oxígeno cuando opera en las posiciones de emergencia o de demanda del diluter.	
OPCION B:	regular el flujo del aire en relación a la altitud de cabina cuando se encuentra en la posición de demanda diluída.	
OPCION C:	pone automáticamente el regulador en la posición de emergencia si se rompe el diafragma de la válvula de demanda.	
OPCION D:		

PREG20095370 (8579)	Si en una aeronave se instala un cilindro de oxígeno de alta presión, debe satisfacer las especificaciones de:	B
OPCION A:	el fabricante de la aeronave o fabricante del cilindro.	
OPCION B:	Departamento de Transporte (DGAC)	
OPCION C:	La tabla de Seguridad Nacional de Transporte ó la Standards of Compresses Gas Cylinders	
OPCION D:		

PREG20095371 (8580)	Antes de realizar el servicio de un cilindro de oxígeno de alta presión, debe ser del tipo correcto y haber sido sometido	A
------------------------	---	---

-
- OPCION A:** a una prueba hidrostática dentro del intervalo de tiempo adecuado.
OPCION B: a una aprobación del fabricante de la aeronave.
OPCION C: a una inspección por parte de un mecánico con la habilitación de avión.
OPCION D:
-

PREG20095372 (8581) Por lo general, se purga un sistema de oxígeno contaminado empleando A

- OPCION A:** oxígeno.
OPCION B: aire comprimido.
OPCION C: nitrógeno.
OPCION D:
-

PREG20095373 (8582) ¿Cómo debe determinar la cantidad de oxígeno existente en un cilindro portátil, de alta presión? B

- OPCION A:** Pesar el cilindro y sus contenidos.
OPCION B: Leer el manómetro del cilindro.
OPCION C: Medir la presión de la máscara.
OPCION D:
-

PREG20095374 (8583) ¿Qué se puede emplear como lubricante en conexiones cónicas roscadas de tuberías cónicas pertenecientes a sistemas de oxígeno? C

- OPCION A:** Compuesto dieléctrico de silicona.
OPCION B: Glicerina.
OPCION C: Cinta de teflón.
OPCION D:
-

PREG20095375 (8586) Se hace oscilar una brújula magnética de aeronave a intervalos de operación especificados con el objeto de determinar la C

- OPCION A:** exactitud de la línea de fe.
OPCION B: precesión de la brújula.
OPCION C: desviación de la brújula.
OPCION D:
-

PREG20095376 (8587) El mecanismo de funcionamiento de la mayoría de manómetros de presión hidráulica es A

- OPCION A:** un tubo Bourdon.
OPCION B: un diafragma de aire hermético.
OPCION C: un fuelle evacuado lleno de un gas inerte al cual se conecta brazos, palancas y mecanismos adecuados.
OPCION D:
-

PREG20095377 (8588) ¿Cómo se llama la marca de línea fija adjunta a la copa de una brújula magnética? B

- OPCION A:** Línea de láminas.
OPCION B: Línea de fe.

OPCION C: Línea de referencia.

OPCION D:

PREG20095379 (8590) Cuando oscile un compás magnético, se regula los compensadores para corregir A

OPCION A: la desviación por influencia magnética.

OPCION B: las oscilaciones de la graduación del compás.

OPCION C: las variaciones magnéticas.

OPCION D:

PREG20095381 (8592) La máxima desviación (en vuelo a nivel) permisible en un indicador de dirección magnético instalado en una aeronaves es C

OPCION A: 6°.

OPCION B: 8°.

OPCION C: 10°.

OPCION D:

PREG20095378 (8589) (1) Los instrumentos de las aeronaves presentan un código de colores con la finalidad de dirigir la atención en caso se presenten dificultades en la operación de aproximación. C

(2) Las marcas de rango de los instrumentos de las aeronaves son especificadas por las RAPs, pero son estandarizadas por acuerdo del fabricante de las aeronaves.

Con respecto a las afirmaciones anteriores,

OPCION A: sólo la No.1 es verdadera.

OPCION B: sólo la No.2 es verdadera.

OPCION C: tanto la No.1 como la No.2 son verdaderas.

OPCION D:

PREG20095380 (8591) ¿Qué sucedería si dentro de una cabina presurizada se desconecta la línea de presión estática del instrumento durante vuelo crucero? A

OPCION A: Será baja la lectura del altímetro y del indicador de velocidad aérea.

OPCION B: Será alta la lectura del altímetro y del indicador de velocidad aérea.

OPCION C: La lectura del altímetro será baja y la lectura del indicador de velocidad aérea será alta.

OPCION D:

PREG20095382 (8593) Se llena las copas de brújula magnética con un líquido para C

OPCION A: retardar la precesión del flotador.

OPCION B: reducir errores de desviación.

OPCION C: amortiguar la oscilación del flotador.

OPCION D:

PREG20095383 (8594)	Se puede detectar una fuga en el sistema estático de instrumentos observando el régimen de variación en la indicación del	C
OPCION A:	indicador de velocidad aérea tras aplicar la succión al sistema estático que genera una indicación de velocidad aérea equivalente de acuerdo a lo prescrito.	
OPCION B:	altímetro tras aplicar presión al sistema estático que genera una indicación de altitud equivalente de acuerdo a lo prescrito.	
OPCION C:	altímetro tras aplicar succión al sistema estático que genera una indicación de altitud equivalente de acuerdo a lo prescrito.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095384 (8595)	La máxima pérdida permisible de altitud durante un chequeo integral del sistema de presión estática de instrumentos de un aeronave no presurizada es	C
OPCION A:	50 pies en 1 minuto.	
OPCION B:	200 pies en 1 minuto.	
OPCION C:	100 pies en 1 minuto.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095385 (8596)	¿Qué afirmación es la correcta con respecto a un sistema de vacío de instrumentos de aeronave?	A
OPCION A:	Las bombas de vacío tipo seco con venas de carbón son muy susceptibles a deteriorarse debido a partículas sólidas en el aire y sólo deben tomar aire filtrado.	
OPCION B:	Por lo general, los sistemas de vacío son más efectivos en altitudes considerables que los sistemas de presión positiva.	
OPCION C:	Si la toma de aire que va a cada instrumento de vacío se conecta al manifold común de presión atmosférica, lo más común es que el sistema se encuentre equipado con filtros por cada instrumento.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095386 (8597)	Si en tierra se ajusta el altímetro de una aeronave a 29.92 pulgadas de mercurio, éste indicará una lectura de	A
OPCION A:	altitud por presión.	
OPCION B:	altitud por densidad.	
OPCION C:	elevación del campo.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095387 (8598)	¿Cuáles de las siguientes discrepancias de instrumentos puede ser corregida por un mecánico de avión?	C
	<ol style="list-style-type: none">1. Falta de la línea roja.2. Fuga en la caja.3. Mica rajada.4. Tornillos flojos en el montante.5. Pintura deteriorada en la caja.6. Fuga en la tuerca de la línea B.7. No regresa a cero.8. Empañamiento.	
OPCION A:	1,4,6.	
OPCION B:	3,4,5,6.	

OPCION C: 1,4,5,6.

OPCION D:

PREG20095388 (8599) ¿Debido a cuáles de las siguientes discrepancias de instrumentos, es necesario un reemplazo? A

1. Falta de la línea roja.
2. Fuga en la caja.
3. Mica rajada.
4. Tornillos sueltos en el montante.
5. Pintura deteriorada en la caja.
6. Fuga en la tuerca de la línea B.
7. No regresa a cero.
8. Empañamiento.

OPCION A: 2,3,7,8.

OPCION B: 1,4,6,7.

OPCION C: 1,3,5,8.

OPCION D:

PREG20095389 (8600) ¿Cuáles de las siguientes condiciones de instrumento es aceptable y no requiere corrección? B

1. Falta de la línea roja.
2. Fuga en la caja.
3. Mica rajada.
4. Tornillos sueltos en el montante.
5. Pintura deteriorada en la caja.
6. Fuga en la tuerca de la línea B.
7. No regresa a cero.
8. Empañamiento.

OPCION A: 1.

OPCION B: 5.

OPCION C: Ninguna.

OPCION D:

PREG20095390 (8601) Un altímetro barométrico indica altitud por presión si se fija la escala barométrica a A

OPCION A: 29.92 pulgadas de mercurio.

OPCION B: 14.7 pulgadas de mercurio.

OPCION C: la elevación del campo.

OPCION D:

PREG20095391 (8602) Se puede emplear un tubo Bourdon para indicar A

1. presión.
2. temperatura.
3. posición.

OPCION A: 1 y 2.

OPCION B: 1.

OPCION C: 2 y 3.

OPCION D:

PREG20095392 (8603) Un instrumento de viraje y banqueo indica: B

OPCION A: La posición longitudinal de la aeronave durante el ascenso y descenso.

OPCION B: Compensación y sirve como fuente de emergencia para la información de banqueo en caso de que falle la indicación de posición.

OPCION C: La necesidad de realizar correcciones en el cabeceo y banqueo en cualesquier oportunidades que la aeronave se desvíe de una posición preseleccionada.

OPCION D:

PREG20095393 (8604) Los cables de las termocuplas A

OPCION A: han sido diseñadas para una instalación específica y no pueden ser alteradas.

OPCION B: pueden ser instaladas con unas de cualquier tipo a cualquier poste del indicador.

OPCION C: pueden ser reparadas utilizando conectores sin soldadura.

OPCION D:

PREG20095394 (8605) Se conecta un sincrotransmisor a un sincroreceptor C

OPCION A: en forma mecánica a través de una tijera.

OPCION B: en forma electromagnética sin alambres.

OPCION C: en forma eléctrica con alambres.

OPCION D:

PREG20095395 (8606) La operación de un sistema de indicación de ángulo de ataque se basa en la detección de presión diferencial en un punto en el cual la corriente de aire fluye en una dirección A

OPCION A: no paralela al verdadero ángulo de ataque de la aeronave.

OPCION B: paralela al ángulo de ataque de la aeronave.

OPCION C: paralela al eje longitudinal de la aeronave.

OPCION D:

PREG20095396 (8607) Se mide las temperaturas del gas de escape del motor empleando B

OPCION A: termocuplas de hierro/constantan.

OPCION B: termocuplas de chromel/alumel.

OPCION C: termómetros de resistencia eléctrica para efectuar medición de relación.

OPCION D:

PREG20095397 (8608) Se ha diseñado los transmisores de flujo de combustible con la finalidad de transmitir datos B

OPCION A: en forma mecánica.

OPCION B: en forma eléctrica.

OPCION C: empleando energía de fluido.

OPCION D:

PREG20095398 (8609) ¿Cuáles de las siguientes causas de imprecisiones de compás magnético pueden ser compensadas por los mecánicos? A

OPCION A: Desviación.

OPCION B: Corriente de compás magnético.

OPCION C: Variación.

OPCION D:

PREG20095399 (8610) ¿Quién se encuentra autorizado a reparar un instrumento de aeronave? C

1. Un mecánico con licencia con una habilitación de avión.
2. Un reparador con licencia y una habilitación de avión.
3. Una estación reparadora con licencia aprobada para dicha clase de instrumento.
4. Una estación reparadora con habilitación en avión.

OPCION A: 1,2,3 y 4.

OPCION B: 3 y 4.

OPCION C: 3.

OPCION D:

PREG20095400 (8611) ¿Qué indica un manómetro de presión de manifold en un motor recíproco cuando el motor no está operando? C

OPCION A: Presión cero.

OPCION B: El diferencial entre la presión del múltiple y la presión atmosférica.

OPCION C: La presión atmosférica existente.

OPCION D:

PREG20095401 (8612) Los requerimientos mínimos referentes a las pruebas e inspecciones en los sistemas de presión estática de los instrumentos, prescritos en virtud a la RAP Parte 91.411, aparecen en C

OPCION A: las Hojas de Datos de Certificado Tipo.

OPCION B: la AC 43.13 1A.

OPCION C: RAP Parte 43, apéndice E.

OPCION D:

PREG20095402 (8613) ¿Qué condición suele ocasionar con mayor frecuencia vacío excesivo en un sistema de vacío? B

OPCION A: Sobre velocidad en la bomba de vacío.

OPCION B: Válvula de alivio de vacío ajustada de manera inapropiada.

OPCION C: Resorte de válvula de alivio de vacío débil.

OPCION D:

PREG20095403 (8614) Los datos transmitidos entre componentes en un EFIS son convertidos en: A

OPCION A: Señales digitales.

OPCION B: Señales análogas.

OPCION C: Señales de ondas de transporte.

OPCION D:

PREG20095404 (8615) Un tubo de rayo catódico en un EFIS sirve para

B

OPCION A: permitir que el piloto elija la configuración del sistema apropiada orientada a la situación de vuelo existente.

OPCION B: presentar datos alfanuméricos y representaciones de instrumentos de aeronave.

OPCION C: recibir y procesar señales de entrada emitidas por la aeronave y los sensores de los motores y enviar datos a la pantalla correspondiente.

OPCION D:

PREG20095405 (8616) La función de un generador de símbolos (SG) en un EFIS es para:

C

OPCION A: Visualizar los datos alfanuméricos y las representaciones de los instrumentos de la aeronave.

OPCION B: Permitir al piloto seleccionar la configuración adecuada de sistema con respecto a la situación vigente de vuelo.

OPCION C: Recibir y procesar las señales de entrada provenientes de la aeronave y de los sensores del motor y enviar los datos a la visualización correspondiente.

OPCION D:

PREG20095406 (8617) La función de un controlador de visualización en un EFIS es para:

B

OPCION A: Visualizar los datos alfanuméricos y las representaciones de los instrumentos de la aeronave.

OPCION B: Permitir al piloto seleccionar la configuración adecuada de sistema con respecto a la situación vigente de vuelo.

OPCION C: Recibir y procesar las señales de entrada provenientes de la aeronave y de los sensores del motor y enviar los datos a la visualización correspondiente.

OPCION D:

PREG20095407 (8618) Una radioaletímetro determina la altitud

A

OPCION A: transmitiendo una señal y recibiendo una señal reflejada.

OPCION B: recibiendo señales transmitidas desde estaciones de radar en tierra.

OPCION C: mediante una interrogación de transponder.

OPCION D:

PREG20095408 (8619) Un radioaltímetro indica

C

OPCION A: la altitud a nivel de vuelo (presión).

OPCION B: la altitud por encima del nivel del mar.

OPCION C: la altitud por encima del nivel sobre el terreno.

OPCION D:

PREG20095409 (8620) ¿A cuáles de los siguientes elementos se les puede medir su temperatura si se utiliza indicadores térmicos de tipo resistencia que utilizan circuitos de medición de relación entre dos magnitudes? B

1. Aire libre.
2. EGT.
3. Aire del carburador.
4. Refrigerante (motor).
5. Temperatura de aceite.
6. Temperatura de la cabeza del cilindro.

OPCION A: 1, 2, 3, 4, 5 y 6.

OPCION B: 1, 3, 4 y 5.

OPCION C: 1, 2, 3 y 6.

OPCION D:

PREG20095410 (8621) Si aparecen banderas de NAV, HDG o GS en un HSI, significa que A

OPCION A: dicha función se encuentra inoperativa.

OPCION B: dicha función se encuentra operativa.

OPCION C: debe realizarse una desviación del valor prestablecido o trayectoria de vuelo o rumbo deseados.

OPCION D:

PREG20095411 (8622) Amortiguadores del panel de instrumentos absorben B

OPCION A: choques de impacto de energía elevada causado por los aterrizajes duros.

OPCION B: Choques de baja frecuencia y choques de elevada amplitud.

OPCION C: Cargas de choque G elevado impuesto por la turbulencia del aire

OPCION D:

PREG20095412 (8623) ¿Qué procedimiento se debe utilizar si encuentra suelta una mica de un instrumento operado al vacío? C

OPCION A: Marcar la cubierta y la mica.

OPCION B: Reemplazar la mica.

OPCION C: Instalar otro instrumento.

OPCION D:

PREG20095413 (8624)	¿Qué instrumentos están conectados a un sistema pitot-estático de una aeronave?	C
	<ol style="list-style-type: none">1. Indicador de velocidad vertical instantánea (IVSI).2. Altímetro de cabina.3. Altímetro.4. Indicador de régimen de variación de cabina.5. Indicador de velocidad aérea.	
OPCION A:	1, 2, 3, 4 y 5.	
OPCION B:	1, 2 y 4.	
OPCION C:	1, 3 y 5.	
OPCION D:		

PREG20095414 (8625)	¿Cuántos de los siguientes instrumentos tienen por lo general marcas de rango?	B
	<ol style="list-style-type: none">1. Indicador de velocidad aérea.2. Altímetro.3. Medidor térmico de cabeza de cilindro.	
OPCION A:	Uno.	
OPCION B:	Dos.	
OPCION C:	Tres.	
OPCION D:		

PREG20095415 (8626)	¿Cómo se marca un indicador de velocidad aérea para mostrar la mejor velocidad de régimen de ascenso (con un motor inoperativo)?	B
OPCION A:	Una línea radial roja.	
OPCION B:	Una línea radial azul.	
OPCION C:	Un arco verde.	
OPCION D:		

PREG20095416 (8627)	El arco verde en un indicador de temperatura de aeronave indica:	B
OPCION A:	Que el instrumento no está calibrado.	
OPCION B:	El rango de temperatura.	
OPCION C:	Un rango térmico bajo e inseguro.	
OPCION D:		

PREG20095417 (8628)	¿Qué se debe hacer a un panel de instrumentos soportado por amortiguadores?	A
OPCION A:	Cables de tierra deben ser instalados a través de los amortiguadores de los instrumentos como un paso de la corriente.	
OPCION B:	Los amortiguadores de los instrumentos deben estar a tierra con la estructura del avión a medida que pasa la corriente.	

OPCION C: Los montantes de los instrumentos deben ser ajustados a la torque especificado requerido por el manual de mantenimiento.

OPCION D:

PREG20095418 (8629) ¿Qué color de seña se utiliza para indicar que se ha deslizado un vidrio de cubierta? B

OPCION A: Rojo.

OPCION B: Blanco.

OPCION C: Amarillo.

OPCION D:

PREG20095419 (8630) Se debe marcar y graduar los instrumentos de aeronave conforme a: C

OPCION A: Las especificaciones del fabricante del instrumento.

OPCION B: Las especificaciones de los fabricantes de la aeronave y del motor.

OPCION C: El manual específico de mantenimiento o de vuelo de la aeronave.

OPCION D:

PREG20095420 (8631) Por lo general, se monta los paneles de instrumentos de aeronave sobre amortiguadores para absorber: B

OPCION A: La totalidad de vibración.

OPCION B: Golpes de baja frecuencia, de elevada amplitud.

OPCION C: Golpes de alta frecuencia, de elevada amplitud.

OPCION D:

PREG20095421 (8632) El método de instalación de instrumentos de aeronave en sus respectivos paneles depende del: B

OPCION A: Fabricante del instrumento.

OPCION B: Diseño de la cubierta del instrumento.

OPCION C: Diseño del panel del instrumento.

OPCION D:

PREG20095422 (8633) ¿Cómo se instala una caja de instrumento sin pestañas en un panel de instrumentos? B

OPCION A: Mediante cuatro tornillos maquinados que se extienden a través del panel de instrumentos.

OPCION B: Mediante una abrazadera de tipo expansivo asegurada a la parte posterior del panel y ajustada por un tornillo desde el frente del panel de instrumentos.

OPCION C: Mediante una bandeja metálica separada del panel de instrumentos y ubicada detrás del mismo.

OPCION D:

PREG20095423 (8634) Cajas de instrumentos operados electricamente están fabricados de: C

OPCION A: Plástico

OPCION B: Aluminio o baquelita

OPCION C: Acero o hierro

OPCION D:

PREG20095424 (8635) ¿Al instalar un instrumento en la aeronave, quién se responsabiliza de que está apropiadamente marcado? B

OPCION A: El propietario de la aeronave.

OPCION B: El personal que instaló el instrumento.

OPCION C: El fabricante del instrumento.

OPCION D:

PREG20095425 (8636) ¿Dónde puede una persona buscar la información necesaria para determinar las marcas requeridas en un instrumento de motor? A

1. Especificaciones del fabricante del motor.
2. Manual de vuelo de la aeronave.
3. Especificaciones del fabricante del instrumento.
4. Manual de mantenimiento de la aeronave.

OPCION A: 2 o 4.

OPCION B: 1 o 4.

OPCION C: 2 o 3.

OPCION D:

PREG20095426 (8637) Un mecánico con licencia que posee habilitaciones en avión y motor: C

OPCION A: Puede efectuar reparaciones menores en instrumentos de motor.

OPCION B: Puede efectuar reparaciones menores y alteraciones mayores en los instrumentos de motor.

OPCION C: No puede efectuar reparaciones en instrumentos de motor.

OPCION D:

PREG20095427 (8638) Una línea radial roja en la carátula de un instrumento de motor indica: C

OPCION A: Rango operacional normal.

OPCION B: Rango de precaución.

OPCION C: Límites máximo y mínimo operacionales de seguridad.

OPCION D:

PREG20095428 (8639) Un mecánico con licencia puede efectuar: B

OPCION A: Reparaciones menores en instrumentos.

OPCION B: Inspecciones de 100 horas en instrumentos.

OPCION C: Overhaul de instrumentos.

OPCION D:

PREG20095429 (8640)	Un panel de instrumento está unido eléctricamente a la estructura de la aeronave para:	B
OPCION A:	Actuar como tira de sujeción.	
OPCION B:	Producir sendas de corriente de retorno.	
OPCION C:	Optimizar la instalación del panel.	
OPCION D:		

PREG20095430 (8641)	¿Cuántos de los siguientes son controlados por los giróscopos?	A
	<ol style="list-style-type: none">1. Horizonte.2. Indicador de Rumbo.3. Aguja de viraje del indicador de viraje y derrape.	
OPCION A:	Tres.	
OPCION B:	Dos.	
OPCION C:	Uno.	
OPCION D:		

PREG20095431 (8642)	Se utiliza la línea de fe en un giróscopo direccional para	A
OPCION A:	representar la nariz de la aeronave.	
OPCION B:	alineal el vidrio del instrumento en la caja.	
OPCION C:	representar las alas de la aeronave.	
OPCION D:		

PREG20095432 (8643)	¿Qué instrumentos están conectados sólo al sistema de presión estática de la aeronave?	A
	<ol style="list-style-type: none">1. Indicador de velocidad vertical.2. Altímetro de cabina.3. Altímetro.4. Indicador de régimen de variación de cabina.5. Indicador de velocidad aérea.	
OPCION A:	1 y 3.	
OPCION B:	2, 4 y 5.	
OPCION C:	2 y 4.	
OPCION D:		

PREG20095433 (8644)	Al verificar la existencia de fugas en el sistema de presión estática de una aeronave no presurizada para cumplir lo prescrito por la RAP 91.411, ¿qué instrumento(s) se puede utilizar en vez de un comprobador (tester) de sistema pitot-estático?	C
	<ol style="list-style-type: none">1. Indicador de velocidad vertical.2. Altímetro de cabina.3. Altímetro.4. Indicador de régimen de cambio de cabina.5. Indicador de velocidad aérea.	
OPCION A:	1 o 5.	
OPCION B:	2 o 4.	

OPCION C: 3.
OPCION D:

PREG20095434 (8645) Si el chequeo del sistema de presión estática revela una fuga excesiva, la(s) fuga(s) puede(n) ser ubicada(s): **B**

OPCION A: Presurizando el sistema y añadiendo tinta detectora de fugas.

OPCION B: Aislando partes de la línea y evaluando cada una de ellas sistemáticamente empezando en las conexiones del instrumento.

OPCION C: Removiendo e inspeccionando visualmente los segmentos de la línea.

OPCION D:

PREG20095435 (8646) Al efectuar el chequeo de fuga del sistema estático que exige la RAP 91.411, el mecánico utiliza **C**

OPCION A: presión estática.

OPCION B: presión positiva.

OPCION C: presión negativa.

OPCION D:

PREG20095436 (8647) ¿Cuál es el propósito primario de un piloto automático? **A**

OPCION A: Relevar al piloto del control de la aeronave durante largos períodos de vuelo.

OPCION B: Que el piloto vuele un curso más preciso.

OPCION C: Obtener la ayuda de navegación necesaria para vuelos sobre el mar de larga travesía.

OPCION D:

PREG20095437 (8648) ¿Cuáles de los siguientes producen maniobrabilidad manual de la aeronave cuando está conectado el piloto automático? **C**

OPCION A: Servo-amplificador.

OPCION B: Indicador gyro direccional.

OPCION C: Control de vuelo.

OPCION D:

PREG20095438 (8649) ¿Qué señal anula la señal de entrada a los alerones en el piloto automático? **C**

OPCION A: Señal de desplazamiento.

OPCION B: Señal de curso.

OPCION C: Señal seguidora.

OPCION D:

PREG20095439 (8650) ¿En qué elemento de control de un sistema de piloto automático se encuentra un horizonte? **B**

OPCION A: Comando.

OPCION B: Registro.

OPCION C: Entrada de datos.

OPCION D:

PREG20095440 (8651) ¿Cuál es el principio de funcionamiento del dispositivo de registro utilizado en un sistema de piloto automático? B

OPCION A: La reacción de la fuerza a 90° con respecto a la fuerza aplicada en la dirección de la rotación del giróscopo.

OPCION B: El movimiento relativo entre un giróscopo y su sistema de soporte.

OPCION C: El régimen de cambio de movimiento entre los anillos de balancín del giróscopo y la aeronave.

OPCION D:

PREG20095441 (8652) ¿Qué ocurrirá si el sistema de piloto automático varía la actitud o rumbo de una aeronave para corregir una desviación y las superficies de control involucradas vuelven a neutro inmediatamente luego de que la aeronave ha alcanzado su posición correcta? C

OPCION A: Se pasa con respecto a un punto deseado y se presenta oscilación.

OPCION B: Se queda corto con respecto a un punto deseado y se presenta oscilación.

OPCION C: Operación normal.

OPCION D:

PREG20095442 (8653) ¿Qué componente de un sistema de piloto automático aplica torque a las superficies de control de una aeronave? A

OPCION A: El servo.

OPCION B: El controlador.

OPCION C: El gyro.

OPCION D:

PREG20095443 (8654) ¿Cuál es el propósito principal de un servo en un sistema de piloto automático? C

OPCION A: Corregir el desplazamiento de la aeronave sobre su eje.

OPCION B: Cambiar la energía mecánica en energía eléctrica.

OPCION C: Mover la superficie de control según el comando realizado.

OPCION D:

PREG20095444 (8655) ¿Qué canal de un piloto automático detecta variaciones en la posición de cabeceo de una aeronave? A

OPCION A: Elevador.

OPCION B: Alerón.

OPCION C: Timón de dirección.

OPCION D:

PREG20095445 (8656) ¿Alrededor de qué eje de rotación controla a la aeronave el canal de elevador de un piloto automático? C

OPCION A: Alabeo.

OPCION B: Longitudinal.

OPCION C: Lateral.

OPCION D:

PREG20095446 (8657) ¿Cuál componente es el dispositivo sensor en un sistema electromecánico de piloto automático? B

OPCION A: Servo.

OPCION B: Gyro.

OPCION C: Controlador.

OPCION D:

PREG20095447 (8658) ¿Alrededor de cuántos ejes controla a la aeronave un piloto automático de integración total? B

OPCION A: Dos.

OPCION B: Tres.

OPCION C: Cuatro.

OPCION D:

PREG20095448 (8659) El dutch roll, una combinación de oscilación de guiñada y alabeo que afecta a muchas aeronaves de ala en flecha, se contrarresta con C

OPCION A: un sistema de director de vuelo.

OPCION B: un sistema de amortiguación de alerón.

OPCION C: un sistema de amortiguación de guiñada.

OPCION D:

PREG20095449 (8660) Al chequear operacionalmente un sistema de piloto automático en tierra (tras haber sido conectada la energía principal de la aeronave), se debe activar el piloto automático: A

OPCION A: Sólo después de que los gyros alcanzan velocidad y el amplificador está operando.

OPCION B: Siempre que el operador lo desee.

OPCION C: Por sólo unos cuantos minutos.

OPCION D:

PREG20095450 (8661) El equipo de radio instalado queda protegido de daños originados por sacudidas y vibración a través de A

OPCION A: amortiguadores.

OPCION B: racks de resortes y/o amortiguación viscosos.

OPCION C: material de caucho o espuma entre el chasis y la caja.

OPCION D:

PREG20095451 (8662) (1) Se utiliza soldadura para conectar los puentes de unión de los equipos de radio. C

(2) Se une los equipos de radio a la aeronave para producir tierra de baja impedancia y reducir al mínimo la interferencia de radio proveniente de las cargas eléctricas estáticas.

Con respecto a las afirmaciones anteriores,

- OPCION A:** sólo la No.1 es verdadera.
OPCION B: tanto la No.1 como la No.2 son verdaderas.
OPCION C: sólo la No.2 es verdadera.
OPCION D:

- PREG20095452 (8663) ¿Cuáles de los siguientes deben estar a la vista en una aeronave equipada con un radio de emisión/recepción? A
- OPCION A:** Licencia de estación de radio.
OPCION B: Permiso restringido de operador de radioteléfono.
OPCION C: Certificado de estándares de performance mínimos.
OPCION D:

- PREG20095453 (8665) Parte de los sistemas ADF utilizados en las aeronaves incluye: C
- OPCION A:** Antena indicadora de RMI
OPCION B: Radiobaliza.
OPCION C: Antenas sensitivas y de loop.
OPCION D:

- PREG20095454 (8666) Al instalar cable coaxial, se le debe asegurar con firmeza a lo largo de toda su longitud C
- OPCION A:** en intervalos de 1 pie.
OPCION B: donde se estampe el cable.
OPCION C: en intervalos de 2 pies.
OPCION D:

- PREG20095455 (8667) Cuando debe ser cambiada la batería del transmisor localizador de emergencia (ELT), (aparte de la lectura de la fecha de cambio) A
- OPCION A:** cuando el transmisor ha sido usado por mas de una hora continua acumulada.
OPCION B: debe ser reemplazada anualmente.
OPCION C: cuando el transmisor ha sido probado más de 10 veces
OPCION D:

- PREG20095456 (8668) La batería de un transmisor localizador de emergencia (ELT) debe ser capaz de suministrar energía para efectos de transmisión de señales por un período mínimo de: B
- OPCION A:** 36 horas.
OPCION B: 48 horas.
OPCION C: 72 horas.
OPCION D:

- PREG20095457 (8669) La mejor ubicación para un ELT es C
- OPCION A:** donde sea de fácil acceso para el piloto o un tripulante mientras la aeronave está en vuelo.

- OPCION B:** lo más lejos posible.
OPCION C: lo más lejos posible, pero delante del estabilizador vertical.
OPCION D:
-

PREG20095458 (8670) Por lo general, un interruptor inercial o mecanismo equivalente activa un transmisor localizador de emergencia (ELT) si está sujeto a una fuerza de una intensidad y duración prescritas. Se debe activar al aplicar la fuerza en A

- OPCION A:** dirección paralela al eje longitudinal de la aeronave.
OPCION B: dirección paralela al eje vertical de la aeronave.
OPCION C: cualquier dirección con respecto a los ejes de la aeronave.
OPCION D:
-

PREG20095459 (8671) ¿Cómo se puede determinar la fecha de reemplazo de la batería de un transmisor localizador de emergencia (ELT)? B

- OPCION A:** Removiendo las baterías y sometiéndolas a pruebas bajo una carga medida que determine si queda el 50% de la vida útil.
OPCION B: Obsevando la fecha de reemplazo de la batería, marcada en la parte externa del transmisor.
OPCION C: Activando el transmisor y midiendo la resistencia de la señal.
OPCION D:
-

PREG20095460 (8672) ¿Cómo se puede verificar la operación de un transmisor localizador de emergencia (ELT) instalado durante la inspección de la aeronave? C

- OPCION A:** Moviendo el interruptor de desactivación de la posición DISARM a la posición ARM monitoreando simultáneamente la frecuencia civil de emergencia con un receptor de comunicaciones.
OPCION B: Activando los 5 interruptores g , y colocando la unidad cinco minutos despues de la hora
OPCION C: Sintonizando un receptor de comunicaciones a la frecuencia civil de emergencia y activando el ELT en forma momentánea.
OPCION D:
-

PREG20095461 (8673) Los descargadores de estática ayudan a eliminar la radiointerferencia disipando la electricidad estática hacia la atmósfera a: A

- OPCION A:** Niveles bajos de corriente.
OPCION B: Nivel de alto voltaje.
OPCION C: Niveles de alta corriente.
OPCION D:
-

PREG20095462 (8674) Los sistemas de LORAN determinan la ubicación de la aeronave B

- OPCION A:** midiendo las fuerzas inerciales que actúan sobre una aeronave.
OPCION B: mediante señales pulsadas transmitidas desde estaciones de tierra.
OPCION C: mediante señales transmitidas hacia los satélites de navegación y desde los mismos.
OPCION D:
-

PREG20095463 (8675)	De manera típica, se puede iniciar en forma automática un anuncio de emergencia pre-grabado por el sistema de llamada al pasajero de un avión grande en caso de	A
OPCION A:	descompresión de cabina (durante el vuelo).	
OPCION B:	un aterrizaje de emergencia.	
OPCION C:	una falla de motor.	
OPCION D:		

PREG20095464 (8676)	Es común emplear las señales VHF de radio en	C
OPCION A:	las comunicaciones de ATC.	
OPCION B:	la navegación por VOR.	
OPCION C:	la navegación por VOR y en las comunicaciones de ATC.	
OPCION D:		

PREG20095465 (8677)	¿Qué dispositivo electrónico suele monitorear en las aeronaves grandes de hoy en día los parámetros de vuelo y efectuar funciones de piloto automático?	A
OPCION A:	Computadora de manejo de vuelo.	
OPCION B:	Transponder.	
OPCION C:	Unidad de control/visualización (CDU).	
OPCION D:		

PREG20095466 (8678)	Durante la operación, un GPWS suele monitorear el radioaltímetro, el ADC, el sistema de aterrizaje instrumental, y:	B
OPCION A:	Las posiciones del alerón, timón de dirección y elevador.	
OPCION B:	Las posiciones del tren de aterrizaje y de los flaps.	
OPCION C:	Las posiciones de los spoilers, slats y estabilizadores.	
OPCION D:		

PREG20095467 (8679)	Por lo general, el propósito de un transponder de aeronave es	C
OPCION A:	transmitir continuamente información al ATC sobre el rumbo, la velocidad y el régimen de ascenso/descenso, etc.	
OPCION B:	monitorear la velocidad de la aeronave, el rumbo, la altitud y posición siempre que el sistema de piloto automático esté conectado.	
OPCION C:	recibir una señal de interrogación proveniente de una estación terrena y retornar automáticamente una respuesta.	
OPCION D:		

PREG20095468 (8681)	Tras haber instalado una antena de búsqueda automática de dirección,	B
OPCION A:	se debe parar la operación de la antena para su ingreso a talleres.	
OPCION B:	se debe calibrar el loop.	
OPCION C:	se debe compensar el transceiver.	
OPCION D:		

PREG20095469 (8683)	En aeronaves ligeras, se puede emplear una sola antena para las bandas de rango de radio y bandas de radio difusión, pues	A
OPCION A:	los dos rangos están muy cerca uno del otro..	
OPCION B:	la antena es omnidireccional.	
OPCION C:	se puede regular electrónicamente la longitud de la antena.	
OPCION D:		

PREG20095470 (8685)	Se emplea una empaquetadura o sellante entre el mástil de la antena y la piel del fuselaje	A
OPCION A:	para impedir el ingreso de la humedad.	
OPCION B:	sólo para efectos de presurización.	
OPCION C:	para impedir la abrasión entre el mástil de la antena y la piel del fuselaje.	
OPCION D:		

PREG20095471 (8687)	El propósito de un localizador es:	C
OPCION A:	Establecer la aeronave en el ángulo adecuado de aproximación con relación a la pista.	
OPCION B:	Indicar la distancia en la que se encuentra la aeronave desde el extremo de la pista.	
OPCION C:	Alinear la aeronave con el centro de la pista.	
OPCION D:		

PREG20095472 (8692)	Al instalar una antena de DME, ésta debería estar alineada con	C
OPCION A:	la posición cero.	
OPCION B:	el ángulo de incidencia.	
OPCION C:	la línea central de la aeronave.	
OPCION D:		

PREG20095473 (8693)	¿Cuál de las siguientes antenas es una de DME? (Ver figura 16 en el Manual de Figuras)	A
OPCION A:	1.	
OPCION B:	2.	
OPCION C:	4.	
OPCION D:		

PREG20095474 (8694)	¿Cuál de las siguientes antenas es una antena "glideslope"? (Ver figura 16 en el Manual de Figuras)	A
OPCION A:	2.	
OPCION B:	3.	
OPCION C:	4.	
OPCION D:		

PREG20095475 (8697)	Un sistema de senda de planeo (glideslope) sirve para	C
OPCION A:	reportar en forma automática la altitud al control de tráfico aéreo.	
OPCION B:	indicar la distancia en la cual se encuentra la aeronave desde el extremo de la pista.	
OPCION C:	ayudar al piloto a determinar el ángulo correcto de descenso con relación a la pista.	
OPCION D:		

PREG20095476 (8698)	Por lo general, se realiza la liberación de combustible (fuel jettisoning)	A
OPCION A:	a través de un múltiple y una salida comunes en cada ala.	
OPCION B:	por flujo de gravedad hacia los tanques outboard del ala.	
OPCION C:	a través de salidas individuales por cada tanque.	
OPCION D:		

PREG20095477 (8699)	El propósito primario del sistema de liberación de combustible (fuel jettison system) de una aeronave es lograr rápidamente	A
OPCION A:	un menor peso de aterrizaje.	
OPCION B:	una carga balanceada de combustible.	
OPCION C:	un riesgo minimizado de incendio.	
OPCION D:		

PREG20095479 (8701)	¿Cuáles de los siguientes se emplea para mantener la estabilidad lateral al liberar combustible?	A
OPCION A:	Dos sistemas independientes y separados.	
OPCION B:	Sistema de alimentación cruzada.	
OPCION C:	Dos sistemas interconectados.	
OPCION D:		

PREG20095480 (8702)	Un sistema de descarga de combustible (fuel jettison system) es requerido bajo ciertas condiciones si el peso máximo de decollaje excede el peso máximo de aterrizaje. ¿Qué regulaciones cubren los requerimientos de descarga de combustible en el aire?	B
OPCION A:	RAP 43 Y 91.	
OPCION B:	RAP 23 y 25 y CAM 4b.	
OPCION C:	RAP 21, 43 y CAM 8	
OPCION D:		

PREG20095481 (8703)	En la mayoría de sistemas de vaciado de combustible, se mueve éste hacia el exterior	A
OPCION A:	mediante bombas de refuerzo (boost).	
OPCION B:	por gravedad.	

OPCION C: por gravedad y motobombas de combustible.

OPCION D:

PREG20095483 (8705) ¿Qué procedimiento se debe seguir al descargar combustible de una aeronave con alas en flecha? C

OPCION A: Descargar todos los tanques a la vez.

OPCION B: Descargar primero los tanques de ala interiores.

OPCION C: Descargar primero los tanques de ala exteriores.

OPCION D:

PREG20095478 (8700) (1) Se debe diseñar la válvula de liberación de combustible para permitir que los tripulantes técnicos la cierren en cualquier segmento de la operación de liberación. A

(2) Durante la operación de liberación de combustible, se debe descargar el combustible sin que haga contacto con ninguna parte de la aeronave.

Con respecto a las afirmaciones anteriores,

OPCION A: tanto la No.1 como la No.2 son verdaderas.

OPCION B: sólo la No.2 es verdadera.

OPCION C: ni la No.1 ni la No.2 es verdadera.

OPCION D:

PREG20095482 (8704) Por lo general, se impide que la liberación de combustible exceda los límites prescritos por las RAPs: B

OPCION A: Monitoreando exhaustivamente la cantidad de combustible y apagando el (los) interruptor(es) de vaciado de combustible.

OPCION B: Mediante válvulas limitadoras de vaciado o mediante un circuito de bajo nivel.

OPCION C: Mediante tuberías verticales en los tanques de combustible.

OPCION D:

PREG20095484 (8706) ¿Para qué sirve la válvula de alimentación cruzada de la bomba? B
(Ver figura 17 en el Manual de Figuras)

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 si está inoperativa la bomba de refuerzo (booster) de combustible del derecho.

OPCION D:

PREG20095485 (8707) La operación normal del sistema de alimentación cruzada de combustible en aeronaves multimotores C

OPCION A: produce la liberación de combustible fuera de borda para corregir la inestabilidad lateral.

OPCION B: reduce la contaminación y/o los riesgos de incendio durante la recarga de combustible o durante operaciones de descarga del mismo.

OPCION C: produce una manera de mantener una condición de carga de combustible balanceada.

OPCION D:

PREG20095486 (8708) ¿Para qué sirve en principio el sistema de alimentación cruzada? A

OPCION A: Para permitir la alimentación de cualquier motor desde cualquier tanque.

OPCION B: Para permitir la alimentación de combustible desde un tanque para efectos de descarga.

OPCION C: Producir recarga automática de un tanque a cualquier nivel deseado.

OPCION D:

PREG20095487 (8709) Se debe unir y colocar a tierra los componentes del sistema de combustible para A

OPCION A: eliminar las cargas estáticas.

OPCION B: prevenir corrientes parásitas.

OPCION C: retardar la corrosión galvánica.

OPCION D:

PREG20095488 (8710) ¿Cuáles de las siguientes acciones logra el sistema de manifold de combustible de una aeronave grande de transporte? C

1. Todos los tanques pueden ser objeto de servicio a través de una sola conexión.
2. Se puede alimentar cualquier motor desde cualquier tanque.
3. Se puede alimentar todos los motores desde todos los tanques en forma simultánea.
4. Se puede aislar un tanque dañado del resto del sistema de combustible.

OPCION A: Dos.

OPCION B: Tres.

OPCION C: Cuatro.

OPCION D:

PREG20095489 (8711) El empleo de combustibles turbo o jet ha ocasionado algunos problemas no relacionados normalmente con las gasolinas de aviación. Uno de estos problemas es C

OPCION A: mayor viscosidad del combustible en tanto se reduce la temperatura del mismo con la altitud.

OPCION B: mayor presión de vapor.

OPCION C: contaminantes microbiológicos.

OPCION D:

PREG20095490 (8712) ¿Qué se utiliza en muchas aeronaves para impedir las burbujas en el combustible luego de que éste sale del tanque cuando la presión atmosférica es menor a la presión de vapor de combustible? C

OPCION A: Separadores de aire-combustible.

OPCION B: Aditivos anti-espuma.

OPCION C: Bombas reforzadoras.

OPCION D:

PREG20095491 (8713)	¿Cuáles de estas precauciones es la más importante durante las operaciones de recarga de combustible?	B
OPCION A:	Se debe desconectar de la aeronave todas las fuentes eléctricas externas.	
OPCION B:	Se debe identificar claramente el combustible que se va a emplear.	
OPCION C:	Todos los interruptores eléctricos deben estar en la posición OFF.	
OPCION D:		

PREG20095492 (8714)	Antes de cargar con combustible una aeronave utilizando el método de llenado de combustible por presión, ¿qué precaución importante se debe observar?	A
OPCION A:	La presión de la bomba del camión debe ser correcta para el sistema de recarga de combustible respectivo.	
OPCION B:	Se debe ajustar la presión de la bomba del camión a presión de filtro mínima.	
OPCION C:	El sistema eléctrico de la aeronave debe estar encendido para que indique las lecturas de los medidores de cantidad.	
OPCION D:		

PREG20095493 (8715)	¿Qué ventaja relacionada con la seguridad aérea brinda un sistema de llenado de combustible a presión?	B
OPCION A:	Mantiene a la aeronave dentro de las limitaciones de peso y balance.	
OPCION B:	Reduce las oportunidades de contaminación de combustible.	
OPCION C:	Reduce el tiempo que se requiere para el llenado de combustible.	
OPCION D:		

PREG20095494 (8716)	Se suele rotular los procedimientos de instrucción de los sistemas de llenado de combustible a presión de las aeronaves en	A
OPCION A:	la puerta de acceso del panel de control de combustible.	
OPCION B:	la superficie de ala inferior junto a la puerta de acceso.	
OPCION C:	el punto de conexión a tierra de la aeronave.	
OPCION D:		

PREG20095495 (8717)	Se suele realizar el llenado de combustible a presión de las aeronaves a través de	B
OPCION A:	las conexiones de presión de cada uno de los tanques.	
OPCION B:	como mínimo una conexión de un solo punto.	
OPCION C:	cada uno de los puntos de acceso de tanque de combustible sobre el ala y/o en el fuselaje.	
OPCION D:		

PREG20095496 (8718)	¿Cuál de los siguientes se puede utilizar para reparar la mayoría de tanques de combustible integrales?	C
OPCION A:	Soldadura.	
OPCION B:	Soldadura de latón.	
OPCION C:	Riveteado y Remachado.	
OPCION D:		

PREG20095497 (8719) ¿Cómo se regula la presión de combustible de salida en una bomba de combustible sumergida, de una sola velocidad, de tipo centrífugo? C

OPCION A: Por el diseño y espacio libre interno de la motobomba.

OPCION B: Por la primera válvula de paso corriente abajo de la bomba.

OPCION C: Por el diseño y espacios libres internos de la bomba.

OPCION D:

PREG20095498 (8720) ¿Cuál es uno de los propósitos de una ventilación de tanque de combustible? A

OPCION A: Mantener presión atmosférica.

OPCION B: Reducir la presión de vapor de combustible.

OPCION C: Reducir la presión de aire interna del tanque.

OPCION D:

PREG20095499 (8721) Cuando inspeccionando un tanque rígido de combustible por fuga, ¿Qué procedimiento debería ser seguido? A

OPCION A: presurizar el tanque con aire y cepillar con agua jabonosa.

OPCION B: Llenar el tanque con agua y presurizarlo con aire y cepillar con agua jabonosa.

OPCION C: Presurizar el tanque con aire y sumergirlo en agua para localizar las fugas.

OPCION D:

PREG20095525 (8747) ¿Qué es lo dieléctrico en un sistema de indicación de cantidad de combustible tipo capacitancia (material no conductor)? C

OPCION A: Protección exterior del capacitor.

OPCION B: Combustible en el tanque.

OPCION C: Combustible y aire en el tanque.

OPCION D:

PREG20095526 (8748) Un sistema de indicación de cantidad de combustible tipo capacitancia mide el combustible en A

OPCION A: libras.

OPCION B: libras por hora.

OPCION C: galones.

OPCION D:

PREG20095527 (8749)	¿Cuáles son los cuatro tipos generales de medidores de cantidad de combustible?	A
	<ol style="list-style-type: none">1. Tubo de observación visual.2. Mecánico.3. Eléctrico.4. Electrónico.5. Tubo Bourdon.6. Transmisor tipo aleta.7. Indicador tornasol.8. Tipo presión estática de lectura directa.	
OPCION A:	1, 2, 3, 4.	
OPCION B:	1, 3, 6, 8.	
OPCION C:	2, 3, 5, 7.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095528 (8750)	¿Cómo afecta la temperatura el peso del combustible?	A
OPCION A:	El combustible frío es más pesado por galón.	
OPCION B:	El combustible tibio es más pesado por galón.	
OPCION C:	La temperatura no tiene efecto.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095500 (8722)	Si es necesario entrar al tanque de combustible de una aeronave, ¿qué procedimiento se debe evitar?	C
OPCION A:	Seguir purgando el tanque durante todo el período de trabajo.	
OPCION B:	Colocar un asistente fuera del acceso del tanque de combustible para efectuar operaciones de rescate si fuera necesario.	
OPCION C:	Efectuar la operación de descarga de combustible y purga de tanque en una edificación con aire acondicionado.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095501 (8723)	¿Cuál es la práctica recomendada para limpiar un tanque de combustible antes de aplicarle soldadura?	C
OPCION A:	Purgar el tanque con aire.	
OPCION B:	Enjuagar el interior del tanque con agua limpia.	
OPCION C:	Limpiar con vapor el interior del tanque.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095502 (8724)	El tanque de combustible integral de una aeronave	B
OPCION A:	se suele ubicar en la parte inferior del fuselaje.	
OPCION B:	es una parte de la estructura de la aeronave.	
OPCION C:	es un tanque de autosellado.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095503 (8725)	¿Qué gas se utiliza para purgar el tanque de combustible de una aeronave?	B

OPCION A: Helio o argón.

OPCION B: Bióxido de carbón.

OPCION C: Monóxido de carbón.

OPCION D:

PREG20095504 (8726) ¿Por qué se ubica el filtro de combustible principal en el punto más inferior del sistema de combustible? A

OPCION A: Atrapa cualquier cantidad pequeña de agua que pueda estar presente en el sistema de combustible.

OPCION B: Sirve de drenaje para el combustible residual.

OPCION C: Filtra y atrapa todos los microorganismos que puedan estar presentes en el sistema de combustible.

OPCION D:

PREG20095505 (8727) Un diafragma en una bomba de combustible tipo aleta sirve para C

OPCION A: equalizar la presión de combustible en todas las velocidades.

OPCION B: variar la presión de combustible de acuerdo al ajuste del acelerador.

OPCION C: compensar las presiones de combustible de acuerdo a los cambios de altitud.

OPCION D:

PREG20095506 (8728) Al mover el control de la mezcla en un motor de funcionamiento normal a la posición de corte mínimo, las RPM de motor deberían A

OPCION A: incrementarse ligeramente antes de que el motor arranque en mínimo.

OPCION B: reducir ligeramente y caer luego en forma rápida.

OPCION C: permanecer invariables hasta que se realice el corte; luego, caen rápidamente.

OPCION D:

PREG20095507 (8729) El agua en suspensión en el carburante en combustible de turbina de aviación constituye un peligro debido a su susceptibilidad al congelamiento al pasar por los filtros. ¿Cuál es uno de los métodos comunes para prevenir este peligro? C

OPCION A: Filtros de combustible de microanillo.

OPCION B: Bombas de combustible de alta velocidad.

OPCION C: Aditivos de combustible anti-hielo.

OPCION D:

PREG20095508 (8730) Se suele clasificar las fugas de combustible como mancha, un goteo, un goteo fuerte o una fuga que corre. Como regla general, C

OPCION A: las manchas, goteos y goteos fuertes no constituyen peligros de vuelo.

OPCION B: independientemente del lugar o la severidad, se considera a todas las fugas de combustible como un peligro para el vuelo.

OPCION C: si están ubicadas en áreas no ventiladas de la aeronave, se considera a las manchas, goteos y goteos fuertes (además de las fugas que corren) como peligros de vuelo.

OPCION D:

PREG20095509 (8731)	La presencia de manchas de combustible alrededor de una tobera de combustible indicaría	C
OPCION A:	demasiada presión de combustible.	
OPCION B:	flujo de aire excesivo a través del venturi.	
OPCION C:	tobera de combustible obstruída.	
OPCION D:		

PREG20095510 (8732)	¿Qué se debería utilizar para desactivar un tanque de combustible integral antes de intentar reparaciones?	A
OPCION A:	CO2.	
OPCION B:	Agua.	
OPCION C:	Vapor.	
OPCION D:		

PREG20095511 (8733)	¿Qué se debería utilizar para remover fundente de un tanque de aluminio tras reparaciones de soldadura?	B
OPCION A:	Escobilla suave y agua tibia.	
OPCION B:	Solución al 5% de ácido nítrico o sulfúrico.	
OPCION C:	Solución suave de jabón y agua tibia.	
OPCION D:		

PREG20095512 (8734)	¿Qué método se utilizaría para verificar existencia de fuga interna en una válvula de combustible sin extraerla de la aeronave?	A
OPCION A:	Poner la válvula en la posición OFF, drenar la copa del filtro y, con la bomba de refuerzo encendida, ver si el combustible fluye a la copa del filtro.	
OPCION B:	Remover la(s) tapa(s) de combustible, encender la(s) bomba(s) de refuerzo y ver si hay burbujas en los tanques.	
OPCION C:	Aplicar presión de aire regulada en el lado corriente abajo de la bomba de combustible y oír si pasa aire por la válvula.	
OPCION D:		

PREG20095513 (8735)	¿Por qué son los combustibles jet más susceptibles a la contaminación por agua que la gasolina de aviación?	A
OPCION A:	El combustible jet posee una mayor viscosidad que la gasolina.	
OPCION B:	El combustible jet es más ligero que la gasolina; por ello, el agua se suspende más fácilmente.	
OPCION C:	La condensación es mayor debido a la alta volatilidad de los combustibles jet.	
OPCION D:		

PREG20095514 (8736)	Al instalar una línea de combustible rígida de 1/2 pulgada de diámetro, ¿con qué intervalos se debe dar soporte a la línea?	C
OPCION A:	24 pulgadas.	
OPCION B:	12 pulgadas.	
OPCION C:	16 pulgadas.	
OPCION D:		

PREG20095515 (8737)	La cánula de un medidor de nivel de combustible tipo capacitancia es fundamentalmente un	C
OPCION A:	capacitor variable activado por flotador.	
OPCION B:	capacitor en el cual el combustible y el aire actúan como una placa.	
OPCION C:	capacitor en el cual el combustible y el aire actúan como dieléctrico.	
OPCION D:		

PREG20095516 (8738)	El indicador de cantidad de combustible tipo capacitancia (electrónico)	A
OPCION A:	no posee partes móviles en el tanque.	
OPCION B:	posee dos tubos separados por una mica dieléctrica en el tanque.	
OPCION C:	utiliza un capacitor variable operado por flotador.	
OPCION D:		

PREG20095517 (8739)	¿Qué tipo de sistema de indicación de cantidad de combustible de lectura remota tiene varias cánulas instaladas en cada tanque de combustible?	B
OPCION A:	Electromecánico.	
OPCION B:	Electrónico.	
OPCION C:	De lectura directa.	
OPCION D:		

PREG20095518 (8740)	¿Qué sistema de indicación de cantidad de combustible de aeronave tiene un amplificador de señal?	A
OPCION A:	Electrónico.	
OPCION B:	Vidrio de verificación.	
OPCION C:	Eléctrico.	
OPCION D:		

PREG20095519 (8741)	Se puede utilizar una regla de medición para medir	A
OPCION A:	la cantidad de combustible en el tanque.	
OPCION B:	fugas de sistemas encontrándose éste apagado.	
OPCION C:	fugas en el diafragma de la bomba de combustible.	
OPCION D:		

PREG20095520 (8742)	El sistema de indicación de cantidad de combustible tipo electrónico está conformado por un circuito puente,	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.	
OPCION D:		

PREG20095521 (8743)	¿En qué clase de sistema de indicación de cantidad de combustible se utiliza una cánula o una serie de cánulas?	B
------------------------	---	---

OPCION A: Autosincrónico.
OPCION B: Capacitor.
OPCION C: Sincronización.
OPCION D:

PREG20095522 (8744) ¿Por qué el sistema de indicación de cantidad de combustible tipo capacitancia es más exacto para medir el nivel de combustible que uno de tipo mecánico? C

OPCION A: Sólo son necesarios una cánula y un indicador en configuraciones múltiples de tanque.
OPCION B: Mide en galones y convierte a libras.
OPCION C: Mide por peso en vez de por volúmen.
OPCION D:

PREG20095523 (8745) Una ventaja de los sistemas de indicación de cantidad de combustible eléctrico y electrónico radica en que C

OPCION A: se calibra los indicadores en galones; por ello, no es necesaria la conversión.
OPCION B: sólo se necesita un transmisor y un indicador independientemente de la cantidad de tanques.
OPCION C: se puede leer varios niveles de tanque en un indicador.
OPCION D:

PREG20095524 (8746) Un totalizador de combustible es un componente que indica la C

OPCION A: cantidad total de combustible que consumen todos los motores.
OPCION B: cantidad de combustible en cualquier tanque determinado.
OPCION C: cantidad de combustible en todos los tanques.
OPCION D:

PREG20095529 (8751) Una ventaja de los sistemas de indicación de cantidad de combustible eléctrico y electrónico radica en que el indicador A

OPCION A: puede estar colocado a cualquier distancia con respecto al (los) tanque(s).
OPCION B: no posee dispositivos móviles.
OPCION C: siempre mide el volúmen en vez de la masa.
OPCION D:

PREG20095530 (8752) Al medir la cantidad de combustible en libras en vez de en galones, la medición será más exacta porque el volúmen de combustible A

OPCION A: varía de acuerdo a los cambios de temperatura.
OPCION B: se incrementa al bajar la temperatura.
OPCION C: varía de acuerdo a los cambios de presión atmosférica.
OPCION D:

PREG20095531 (8753) Un sistema de indicación de cantidad de combustible tipo eléctrico está compuesto por un indicador en la cabina de mando y un A

-
- OPCION A:** transmisor operado por flotador instalado en el tanque.
OPCION B: flotador que descansa en la superficie del tanque.
OPCION C: receptor operado por flotador instalado en el tanque.
OPCION D:
-

PREG20095532 (8754) ¿Cuál es el propósito de un transmisor operado por flotador instalado en un tanque de combustible? A

- OPCION A:** Envía una señal eléctrica al indicador de cantidad de combustible.
OPCION B: Registra la cantidad total de densidad de combustible.
OPCION C: Registra las cualidades dieléctricas del combustible y aire en el tanque.
OPCION D:
-

PREG20095533 (8755) En un sistema de indicación de cantidad de combustible tipo electrónico, la unidad de registro del tanque es A

- OPCION A:** un capacitor.
OPCION B: una resistencia variable.
OPCION C: un inductor variable.
OPCION D:
-

PREG20095534 (8756) ¿Qué se debe calibrar en cada indicador de cantidad de combustible para dar la lectura en vuelo nivelado cuando la cantidad total de combustible remanente es igual al suministro de combustible inutilizable? C

- OPCION A:** La cantidad total de combustible inutilizable.
OPCION B: Tanto la cantidad total de combustible inutilizable como la cantidad de combustible utilizable en cada tanque.
OPCION C: Cero.
OPCION D:
-

PREG20095535 (8757) ¿Qué unidad se debería ajustar para variar los límites de advertencia de presión de combustible? B

- OPCION A:** Válvula de derivación del flujómetro de combustible.
OPCION B: Mecanismo de registro de presión.
OPCION C: Válvula de alivio de presión de combustible.
OPCION D:
-

PREG20095536 (8758) Elegir un medio para controlar la temperatura de combustible en aeronaves propulsadas por turbinas. C

- OPCION A:** Aceite de lubricación de motor en el filtro de combustible.
OPCION B: Aire sangrado de motor alrededor del tanque de combustible.
OPCION C: Aire sangrado de motor hacia un intercambiador de calor.
OPCION D:
-

PREG20095537 (8759) ¿Para qué sirven las válvulas de paso tipo mariposa en tanques de combustible integrales? B

- OPCION A:** Permiten descarga de combustible de los tanques por succión.

- OPCION B:** Impiden que el combustible se aleje de las bombas de refuerzo.
- OPCION C:** Permiten que las motobombas extraigan combustible directamente del tanque en caso de falla de la bomba de refuerzo.

OPCION D:

PREG20095538 (8760) ¿Qué unidad se suele utilizar para activar el sistema de advertencia de presión de combustible? B

- OPCION A:** Flujómetro de combustible.
- OPCION B:** Mecanismo de registro de presión.
- OPCION C:** Manómetro de presión de combustible.
- OPCION D:**
-

PREG20095539 (8761) ¿Qué método se utiliza en las aeronaves propulsadas por turbinas para determinar si la condición del combustible está casi por formar cristales de hielo? C

- OPCION A:** Advertencia de presión de combustible.
- OPCION B:** Manómetro de presión de combustible.
- OPCION C:** Indicador de temperatura de combustible.
- OPCION D:**
-

PREG20095540 (8762) ¿Cuál de los siguientes daría la primera indicación positiva de que se necesita un cambio de un tanque de combustible a otro? A

- OPCION A:** Advertencia de presión de combustible.
- OPCION B:** Manómetro de presión de combustible.
- OPCION C:** Indicador de cantidad de combustible.
- OPCION D:**
-

PREG20095541 (8763) Un interruptor de advertencia de presión de combustible hace contacto cerrado y se enciende una luz de advertencia si C

- OPCION A:** una cantidad medida de combustible pasa por éste.
- OPCION B:** se detiene el flujo de combustible.
- OPCION C:** la presión de combustible cae por debajo de los límites señalados.
- OPCION D:**
-

PREG20095542 (8764) ¿Qué función cumple un transmisor en un sistema de advertencia de presión de combustible? B

- OPCION A:** Transmite una señal eléctrica a la presión del fluido.
- OPCION B:** Convierte presión de fluido en una señal eléctrica.
- OPCION C:** TRansmite presión de fluido directamente al indicador.
- OPCION D:**
-

PREG20095543 (8765) ¿De dónde se toma la presión para la señal de advertencia de presión de la mayoría de motores de aeronave? B

- OPCION A:** Lado de salida de la bomba de refuerzo.
- OPCION B:** Línea de presión de combustible del carburador.

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

OPCION D:

PREG20095544 (8766) ¿Cuál de los siguientes es necesario para efectuar un descarte de falla efectivo de un sistema de advertencia de presión de combustible? A

OPCION A: Los manuales de mantenimiento del fabricante.

OPCION B: AC 43.13 1A; Métodos, Técnicas y Prácticas Aceptables: Inspección y Reparación de Aeronaves.

OPCION C: Un juego de Regulaciones Aeronáuticas del Perú.

OPCION D:

PREG20095545 (8767) ¿Cuál de los siguientes sería más útil para ubicar y efectuar un descarte de fallas de una fuga interna en un sistema de combustible de una aeronave grande? C

OPCION A: Manual de reparaciones de estructuras de la aeronave.

OPCION B: Ilustraciones del Manual

OPCION C: Un diagrama esquemático del sistema de combustible.

OPCION D:

PREG20095546 (8768) En algunas aeronaves con varios tanques de combustible, se evita el posible daño de dejar que se consuma el suministro de combustible en un tanque antes de que la válvula selectora cambie a otro tanque instalando A

OPCION A: un sistema de señal de advertencia de presión de combustible.

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

OPCION C: una válvula de derivación de bomba de combustible del motor.

OPCION D:

PREG20095547 (8769) (1) La función del calentador de combustible es impedir que se forme hielo en el sistema de combustible de motor. A

(2) No se puede utilizar un calentador de combustible de aeronave para derretir hielo en la rejilla de combustible.

Con respecto a las afirmaciones anteriores,

OPCION A: sólo la No.1 es verdadera.

OPCION B: sólo la No.2 es verdadera.

OPCION C: tanto la No.1 como la No.2 son verdaderas.

OPCION D:

PREG20095548 (8770) (1) Los sistemas de combustible de motor de turbina de gas son muy susceptibles a la formación de hielo en los filtros de combustible. C

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

Con respecto a las afirmaciones anteriores,

OPCION A: sólo la No.1 es verdadera.

OPCION B: sólo la No.2 es verdadera.

OPCION C: tanto la No.1 como la No.2 son verdaderas.

OPCION D:

PREG20095550 (8772) (1) Un manómetro de presión de combustible es un indicador de presión diferencial.

B

(2) Un manómetro de presión de combustible indica la presión del combustible que ingresa al carburador.

Con respecto a las afirmaciones anteriores,

OPCION A: sólo la No.2 es verdadera.

OPCION B: tanto la No.1 como la No.2 son verdaderas.

OPCION C: ni la No.1 ni la No.2 son verdaderas.

OPCION D:

PREG20095553 (8775) ¿Por qué se utiliza tanques de combustible integrales en varias aeronaves grandes?

C

OPCION A: Para reducir los riesgos de incendio.

OPCION B: Para facilitar el servicio.

OPCION C: Para reducir el peso.

OPCION D:

PREG20095555 (8777) Se debe realizar la descarga de combustible

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 se puede controlar las actividades.

OPCION C: al aire libre para disponer de buena ventilación.

OPCION D:

PREG20095549 (8771) (1) Un calentador de combustible puede utilizar aire sangrado del motor como fuente de calor.

B

(2) Un calentador de combustible puede utilizar aceite lubricante del motor como fuente de calor .

Con respecto a las afirmaciones anteriores,

OPCION A: sólo la No.1 es verdadera.

OPCION B: tanto la No.1 como la No.2 son verdaderas.

OPCION C: ni la No.1 ni la No.2 son verdaderas.

OPCION D:

PREG20095551 (8773) (1) Es obligatoria una válvula de alivio de presión de combustible en una bomba de combustible de desplazamiento positivo de aeronave.

A

(2) Es obligatoria una válvula de alivio de presión de combustible en una bomba de refuerzo de combustible centrífuga.

Con respecto a las afirmaciones anteriores,

- OPCION A:** sólo la No.1 es verdadera.
OPCION B: sólo la No.2 es verdadera.
OPCION C: tanto la No.1 como la No.2 son verdaderas.
OPCION D:
-

- PREG20095552 (8774) El propósito principal de un sumidero de tanque de combustible es proporcionar un **B**
- OPCION A:** sistema positivo para mantener el suministro de combustible mínimo de diseño de operación segura.
OPCION B: lugar donde se puede juntar y drenar las acumulaciones de agua y suciedad en el tanque.
OPCION C: suministro de reserva de combustible para hacer que la aeronave aterrice en forma segura en caso de falta de combustible.
OPCION D:
-

- PREG20095554 (8776) Si se recarga combustible a una aeronave desde un camión o tanque de almacenamiento que se sabe no está contaminado con agua o suciedad, los chequeos periódicos de los sumideros del tanque y filtros del sistema de la aeronave **B**
- OPCION A:** pueden ser eliminados a excepción del chequeo del filtro antes del primer vuelo del día y del chequeo de sumidero de tanque de combustible en las inspecciones de 100 horas o anual.
OPCION B: son aún necesarios debido a la posibilidad de contaminación de otras fuentes.
OPCION C: pueden ser bruscamente reducidos ya que la contaminación de otras fuentes es casi improbable y de pocas consecuencias en los sistemas de combustible de las aeronaves modernas.
OPCION D:
-

- PREG20095556 (8778) Los tanques de combustible integrales son **C**
- OPCION A:** construídos por lo general a partir de material no metálico.
OPCION B: fácilmente removidos de la aeronave.
OPCION C: formados por la estructura de la aeronave.
OPCION D:
-

- PREG20095557 (8779) ¿Qué precauciones se debe observar si se permite que un sistema de combustible de alimentación por gravedad suministre combustible a un motor desde más de un tanque a la vez? **A**
- OPCION A:** Se debe interconectar los espacios de aire del tanque.
OPCION B: Los orificios de salida de combustible de cada tanque deben poseer la misma área de sección cruzada.
OPCION C: Cada tanque debe poseer una válvula en su salida que corte en forma automática la línea si el tanque está vacío.
OPCION D:
-

- PREG20095558 (8780) La placa deflectora en un tanque de combustible sirve para **B**
- OPCION A:** proporcionarle al combustible un espacio de expansión.

OPCION B: resistir una sobrecarga repentina de combustible dentro del tanque de combustible.

OPCION C: proporcionar integridad estructural interna.

OPCION D:

PREG20095559 (8781) ¿Qué señales mínimas obligatorias se debe colocar en cada cubierta respectiva de llenado de combustible o cerca de ésta en el caso de aeronaves de categoría de transporte? C

OPCION A: La palabra , "Avgas" el grado o designación de combustible mínimo de los motores así como la capacidad del tanque de combustible total.

OPCION B: La palabra , "Avgas" el grado o designación de combustible mínimo de los motores así como la capacidad total del tanque de combustible utilizable.

OPCION C: La palabra "Avgas" y el mínimo grado de combustible

OPCION D:

PREG20095560 (8782) ¿Cuál es una de las desventajas de utilizar combustibles de aviación aromáticos? B

OPCION A: Se necesita un intercooler.

OPCION B: Deteriora las partes de caucho.

OPCION C: Ocasiona baja volatilidad de combustible.

OPCION D:

PREG20095561 (8783) Se opera las bombas de refuerzo de combustible A

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

OPCION B: principalmente para transferencia de combustible.

OPCION C: automáticamente a partir de la presión de combustible.

OPCION D:

PREG20095562 (8784) En los tanques de combustible, se utiliza las válvulas mariposa para C

OPCION A: reducir la presión.

OPCION B: prevenir una presión negativa.

OPCION C: actuar como válvulas de paso.

OPCION D:

PREG20095563 (8785) ¿Por qué se utiliza las bombas de refuerzo tipo centrífugas en los sistemas de combustible de aeronave de las aeronaves que operan a grandes altitudes? B

OPCION A: Porque son bombas de desplazamiento positivo.

OPCION B: Para suministrar combustible bajo presión a las motobombas.

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

OPCION D:

PREG20095564 (8786) ¿Por qué es necesario ventilar todos los tanques de combustible de aeronave? C

-
- OPCION A:** Para garantizar una presión de cabeza de columna positiva para una bomba de refuerzo sumergida.
- OPCION B:** Para escapar las emanaciones de combustible.
- OPCION C:** Para limitar el diferencial de presión entre el tanque y la atmósfera.
- OPCION D:**
-

PREG20095565 (8787) De acuerdo a la RAP 23, ¿qué señalizaciones mínimas obligatorias se debe colocar en toda cubierta de orificio de llenado de combustible o cerca de ésta en el caso de aviones propulsadas por motores recíprocos? A

- OPCION A:** La palabra "Avgas" y el grado de combustible mínimo.
- OPCION B:** La palabra "Combustible" y la capacidad de combustible utilizable.
- OPCION C:** La palabra "Avgas" y la capacidad de combustible total.
- OPCION D:**
-

PREG20095566 (8788) Por lo general, se puede determinar la ubicación de fugas y defectos dentro de las partes internas del sistema de combustible C

- OPCION A:** mediante inspección visual para determinar evidencia de puntos y manchas húmedas; asimismo, para percibir componentes inusualmente calientes.
- OPCION B:** efectuar un chequeo de flujo de combustible.
- OPCION C:** observar el manómetro de presión y operar las válvulas selectoras.
- OPCION D:**
-

PREG20095567 (8789) ¿Qué tipo de bomba de refuerzo de combustible requiere de una válvula de alivio de presión? B

- OPCION A:** Concéntrica.
- OPCION B:** Aleta deslizante.
- OPCION C:** Centrífuga.
- OPCION D:**
-

PREG20095568 (8790) Para prevenir el atrapamiento de vapor en las líneas de combustible a gran altitud, algunas aeronaves están equipadas con C

- OPCION A:** separadores de vapor.
- OPCION B:** carburadores tipo inyección directa.
- OPCION C:** bombas de refuerzo.
- OPCION D:**
-

PREG20095569 (8791) En los tanques de combustible de algunos aviones propulsados por turbina, se coloca un indicador de temperatura de combustible para señalar cuando éste puede B

- OPCION A:** enfriarse lo suficiente como para formar hielo duro.
- OPCION B:** estar en peligro de formar cristales de hielo.
- OPCION C:** estar a punto de formar escarcha de hielo.
- OPCION D:**
-

PREG20095570 (8792) Al inspeccionar un sistema de combustible, debe verificar todas las válvulas ubicadas corriente abajo de las bombas de refuerzo estando las bombas C

OPCION A: en mínimo.
OPCION B: inactivas.
OPCION C: en funcionamiento.
OPCION D:

PREG20095571 (8793) El tipo de bomba de refuerzo de combustible que separa el aire y vapor del combustible antes de entrar a la línea hacia el carburador es la **B**

OPCION A: bomba tipo engranaje.
OPCION B: bomba tipo centrífuga.
OPCION C: bomba tipo aleta deslizante.
OPCION D:

PREG20095596 (8832) ¿Cuál es la función de un rectificador? **B**

OPCION A: Convertir corriente directa en corriente alterna.
OPCION B: Convertir corriente alterna en corriente directa.
OPCION C: Reducir voltaje.
OPCION D:

PREG20095597 (8833) ¿Qué tipo de instrumento se utiliza para medir valores altos de resistencia? **A**

OPCION A: Megohmiómetro.
OPCION B: Ohmiómetro tipo derivación.
OPCION C: Multímetro.
OPCION D:

PREG20095598 (8836) ¿Cuál de los siguientes tiende más a ocasionar escape térmico en una batería de níquel-cadmio? **B**

OPCION A: Una condición de alta resistencia interna.
OPCION B: Excesiva extracción de corriente de la batería.
OPCION C: Carga constante de corriente de la batería a más de 100% de su capacidad.
OPCION D:

PREG20095572 (8794) (1) La mayoría de sistemas de recarga de combustible por presión de las aeronaves grandes está compuesta por un receptáculo de manguera de recarga por presión y un panel de controles y manómetros que permiten a una persona cargar o descargar el combustible de cualquiera o todos los tanques de una aeronave. **A**

(2) Debido al área de tanque de combustible, existen más ventajas para un sistema de llenado de combustible a presión en aeronaves ligeras.

Con respecto a las afirmaciones anteriores,

OPCION A: sólo la No.1 es verdadera.
OPCION B: sólo la No.2 es verdadera.
OPCION C: tanto la No.1 como la No.2 son verdaderas.

OPCION D:

PREG20095573 (8796) (1) Si la gasolina de aviación se vaporiza con demasiada facilidad, las líneas de combustible se pueden llenar con vapor y ocasionar un mayor flujo de combustible. A

(2) A partir de la prueba de presión de vapor Reid, se obtiene una medida de la tendencia a atrapar el vapor de la gasolina.

Con respecto a las afirmaciones anteriores,

OPCION A: sólo la No.2 es verdadera.

OPCION B: tanto la No.1 como la No.2 son verdaderas.

OPCION C: ni la No.1 ni la No.2 son verdaderas.

OPCION D:

PREG20095574 (8797) El crecimiento microbico lo producen varias formas de micro organismos que viven y se multiplican en las interfases de agua de los combustibles jet. ¿Cuál de los siguientes sería el resultado si existiese crecimiento microbico en un tanque de combustible jet y no estuviera conectado? A

1. Interferencia al flujo de combustible.
2. Interferencia a los indicadores de cantidad de combustible.
3. Interferencia eléctrica.
4. Acción corrosiva electrolítica en un tanque metálico.
5. menor valor nominal de grado del combustible.
6. Acción corrosiva electrolítica en un tanque de caucho.

OPCION A: 1, 2, 4.

OPCION B: 2, 3, 5.

OPCION C: 1, 5, 6.

OPCION D:

PREG20095575 (8798) La presión de vapor de la gasolina de aviación es A

OPCION A: menor que la presión de la gasolina automotriz.

OPCION B: mayor que la presión de la gasolina automotriz.

OPCION C: aproximadamente 20 psi a 100°F.

OPCION D:

PREG20095576 (8799) ¿Qué se puede hacer para eliminar o reducir al mínimo el problema de crecimiento microbico en un tanque de combustible jet de una aeronave? A

OPCION A: Utilizar aditivos antihielo y antibacteriales.

OPCION B: Añadir CO2 como purgativo.

OPCION C: Mantener el tanque de combustible repleto.

OPCION D:

PREG20095577 (8800) ¿Cuál es la máxima presión de vapor permisible para un combustible de aeronave? A

OPCION A: 7 psi.

OPCION B: 5 psi.

OPCION C: 3 psi.

OPCION D:

PREG20095578 (8801) Si se va a dejar vacío un tanque de combustible tipo cámara por un largo período de tiempo, se debe cubrir el interior del tanque con una película de A

OPCION A: aceite de motor.

OPCION B: aceite de linaza.

OPCION C: glicol etileno.

OPCION D:

PREG20095579 (8802) ¿Cómo se puede rectificar las características de antidetonación de un combustible? A

OPCION A: Añadiendo un inhibidor de detonación.

OPCION B: Añadiendo un rectificador de detonación.

OPCION C: Añadiendo un agente fungicida.

OPCION D:

PREG20095580 (8803) Algunos motores eléctricos poseen dos conjuntos de bobinado de campo en direcciones opuestas, de modo que C

OPCION A: se pueda controlar con mayor exactitud las revoluciones del motor.

OPCION B: se pueda controlar con mayor exactitud la salida de potencia.

OPCION C: se pueda operar el motor en cualquier dirección.

OPCION D:

PREG20095581 (8804) Una verificación de cortocircuito sirve para determinar la presencia de C

OPCION A: un conmutador fuera de vuelta.

OPCION B: un cable conductor de campo roto.

OPCION C: un corto en un inducido.

OPCION D:

PREG20095582 (8805) ¿De qué tipo deben ser los terminales de cable eléctrico de la mayoría de aplicaciones de aeronave? C

OPCION A: Ranurados.

OPCION B: Gancho.

OPCION C: Anillo.

OPCION D:

PREG20095583 (8807) Si un generador está equipado con un regulador de voltaje tipo vibrador, el tiempo real en que los puntos del regulador permanecen abiertos A

OPCION A: depende de la carga transportada por el generador.

OPCION B: es controlado por el espacio libre de punto de relay de corte de corriente inversa.

OPCION C: se incrementa cuando la carga externa es mayor que la salida del generador.

OPCION D:

PREG20095584 (8808) ¿Cuál es el motivo de las chispas de los carbones del generador? C

OPCION A: Asentar los carbones con papel de lija No. 000.

OPCION B: Partículas de polvo de carbón.

OPCION C: Baja tensión de resorte.

OPCION D:

PREG20095585 (8809) Al operar los generadores de corriente alterna en paralelo, B

OPCION A: los amperios y frecuencia deben ser iguales.

OPCION B: la frecuencia y voltaje deben ser iguales.

OPCION C: los amperios y voltaje deben ser iguales.

OPCION D:

PREG20095586 (8818) En un generador, ¿qué elimina cualquier chispa posible en las guías de carbón debido al movimiento de los carbones dentro del sujetador? A

OPCION A: La conexión en espiral del carbón.

OPCION B: La tensión del resorte del carbón.

OPCION C: Debilitar la mica en el conmutador.

OPCION D:

PREG20095587 (8819) Por lo general, un motor eléctrico de corriente directa bobinado en serie necesita C

OPCION A: más corriente a altas RPM que a bajas RPM.

OPCION B: aproximadamente la misma corriente durante todo su rango operativo de velocidad.

OPCION C: más corriente a bajas RPM que a altas RPM.

OPCION D:

PREG20095588 (8820) El tipo de terminales de cable eléctrico que se utiliza en la mayoría de aplicaciones de aeronave, además de proporcionar buenas capacidades de conducción de corriente, se diseña principalmente A

OPCION A: para prevenir la falla de circuito debido a la desconexión del terminal.

OPCION B: para conexión y desconexión de circuito rápida y sin complicación.

OPCION C: para conexión permanente al circuito.

OPCION D:

PREG20095589 (8823) Un ohmiómetro en un sistema de carga de batería sirve para indicar C

OPCION A: el amperaje de uso disponible.

OPCION B: los amperios totales que se utiliza en el avión.

OPCION C: el régimen de corriente que se utiliza para cargar la batería.

OPCION D:

PREG20095590 (8825)	Para comprobar si hay aberturas en las bobinas del inducido de un generador o motor,	A
OPCION A:	colocar el inducido en un probador de cortocircuitos y conectar una luz de prueba de 110V en los segmentos adyacentes; la luz debe encender.	
OPCION B:	verificar los segmentos adyacentes en el conmutador con un ohmiómetro en la escala de alta resistencia.	
OPCION C:	usar una luz de prueba de 12/24V entre los segmentos del núcleo del inducido y el eje.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095591 (8826)	¿Cuál es el color y la orientación de las luces de posición para la navegación en aviones civiles?	B
OPCION A:	Izquierda: verde; derecha: roja; posterior: blanca.	
OPCION B:	Izquierda: roja; derecha: verde; posterior: blanca.	
OPCION C:	Izquierda: blanca; derecha: verde; posterior: roja.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095592 (8828)	Un regulador de voltaje controla la salida del generador	C
OPCION A:	introduciendo una resistencia en un cable conductor de generador a batería en caso de una sobrecarga.	
OPCION B:	recortando la bobina de campo en caso de sobrecarga.	
OPCION C:	variando el flujo de corriente a la bobina de campo del generador.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095593 (8829)	¿Qué tipo de generador de corriente directa no se usa como generador de avión?	B
OPCION A:	Conexión a tierra externa.	
OPCION B:	Bobinado en serie.	
OPCION C:	Bobinado compuesto.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095594 (8830)	¿Cuál es el instrumento de medición de frecuencia más exacto?	A
OPCION A:	Un chip de circuito integrado que posee un circuito de reloj.	
OPCION B:	Electrodinamómetros que utilizan campos electromagnéticos.	
OPCION C:	Electromagnetos que utilizan un imán permanente.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095595 (8831)	Durante la operación en tierra, se suele realizar el enfriamiento del generador de aeronave mediante	B
OPCION A:	aire auxiliar enfriado a través de un intercambiador de calor de aire/combustible.	
OPCION B:	un ventilador integral.	
OPCION C:	un ventilador externo impulsado por motor.	

OPCION D:

PREG20095599 (8840) En cuanto al uso eléctrico general en aeronaves, el método aceptable de conectar un terminal a un alambre es A

OPCION A: doblar hacia adentro.

OPCION B: soldar.

OPCION C: doblar hacia adentro y soldar.

OPCION D:

PREG20095600 (8842) Al seleccionar ferretería para unir conexiones pegadas a la estructura de una aeronave, ¿cuál de los siguientes se debe considerar? A

1. Resistencia mecánica.
2. Pérdida de energía permisible.
3. Facilidad de instalación.
4. Caída de voltaje permisible.
5. Cantidad de corriente que debe ser transportada.
6. Tipo de carga (continúa o intermitente).

OPCION A: 1, 3, 5.

OPCION B: 4, 5, 6.

OPCION C: 1, 2, 3.

OPCION D:

PREG20095601 (8844) ¿Cuáles son los radios mínimos de doblado de un cúmulo de alambre eléctrico? A

OPCION A: Diez veces el diámetro externo del cúmulo.

OPCION B: Cinco veces el diámetro externo del cúmulo.

OPCION C: Quince veces el diámetro externo del cúmulo.

OPCION D:

PREG20095602 (8845) Si fuera aprobado, se puede usar empalmes para reparar harneses fabricados o cableado instalado. La cantidad máxima de empalmes que se permite entre dos conectores de cualquier tipo es A

OPCION A: uno.

OPCION B: dos.

OPCION C: tres.

OPCION D:

PREG20095603 (8846) Los conectores eléctricos AN/MS son diseñados precisamente para cumplir B

OPCION A: las especificaciones de la Orden Estándar Técnica (TSO).

OPCION B: las especificaciones militares.

OPCION C: los estándares de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

OPCION D:

PREG20095604 (8847) Un método más reciente de unir un pin o tomacorriente a un solo cable en un conector eléctrico MS es A

-
- OPCION A:** doblando hacia adentro.
OPCION B: soldando.
OPCION C: doblando hacia adentro y soldando.
OPCION D:
-

PREG20095605 (8848) Se suele instalar la sección de pin de un conector AN/MS en B

- OPCION A:** el lado de suministro de energía de un circuito.
OPCION B: el lado de tierra de un circuito.
OPCION C: cualquier lado de un circuito (no hay diferencia alguna).
OPCION D:
-

PREG20095606 (8849) Se puede regular la salida de voltaje de un alternador controlando: B

- OPCION A:** La velocidad del alternador.
OPCION B: La producción de voltaje del excitador de corriente directa.
OPCION C: La resistencia en las vueltas del rotor.
OPCION D:
-

PREG20095607 (8851) Conectar a tierra es conectar un objeto conductor a la estructura principal. C
Uno de los propósitos de conectar a tierra es

- OPCION A:** prevenir trayectorias de retorno de corriente.
OPCION B: permitir acumulación de carga estática.
OPCION C: prevenir desarrollo de potenciales de frecuencia radial.
OPCION D:
-

PREG20095608 (8852) ¿Qué se suele utilizar para unir componentes de aeronaves fabricados de acero inoxidable discontinuo? B

- OPCION A:** Puentes de acero inoxidable.
OPCION B: Puentes de cobre.
OPCION C: Puentes de aluminio.
OPCION D:
-

PREG20095609 (8853) Se valoriza la capacidad de fusible de las aeronaves en C

- OPCION A:** voltios.
OPCION B: ohmios.
OPCION C: amperios.
OPCION D:
-

PREG20095610 (8854) Al añadir un reóstato a un circuito luminoso para controlar la intensidad de la luz, éste debe ser conectado en B

- OPCION A:** paralelo con la luz.
OPCION B: serie con la luz.

OPCION C: paralelo en serie con el interruptor de luz.

OPCION D:

PREG20095611 (8855) Los circuitos que deben ser operados sólo en una emergencia o cuya activación imprevista podrían dañar un sistema emplean a menudo A

OPCION A: interruptores con protectores.

OPCION B: sólo rompecircuitos tipo empujar-jalar (no interruptores).

OPCION C: interruptores a resortes.

OPCION D:

PREG20095612 (8856) Si se usa un interruptor para controlar todas las luces de navegación, se suele conectar éstas C

OPCION A: en serie entre sí y en paralelo al interruptor.

OPCION B: en serie entre sí y en serie al interruptor.

OPCION C: en paralelo entre sí y en serie al interruptor.

OPCION D:

PREG20095613 (8857) El enlatado de aceite de los lados de las cajas de distribución eléctricas de aluminio o acero se considera como B

OPCION A: una operación normal.

OPCION B: un peligro de corto.

OPCION C: una operación aceptable.

OPCION D:

PREG20095614 (8859) Durante la inspección de las franjas de terminal del sistema eléctrico de una aeronave, se debe determinar B

OPCION A: haber utilizado sólo tuercas de seguro para unir el terminal al broche.

OPCION B: el anclaje de los broches del terminal contra la rotación.

OPCION C: haber utilizado sólo tuercas planas y arandelas de seguro para unir el terminal a los broches.

OPCION D:

PREG20095615 (8860) ¿Qué protección a los alambres y cables proporciona el conductor cuando se utiliza en instalaciones de aeronaves? B

OPCION A: Electromagnética.

OPCION B: Mecánica.

OPCION C: Estructural.

OPCION D:

PREG20095616 (8861) ¿Cuál de los siguientes se debe evitar en la instalación de conductores? C

OPCION A: Apoyar el conductor para evitar la fricción contra la estructura.

OPCION B: Poner agujeros de drenaje en el punto más inferior en una corrida de conductor.

OPCION C: Ubicar el conductor para dotarlo de un paso de escalera o pasamanos.

OPCION D:

PREG20095617 (8862) Si se conecta el terminal (+) de un voltímetro al terminal (-) del voltaje fuente y se conecta el terminal (-) del medidor al terminal (+) del voltaje fuente, el voltímetro tendrá una lectura C

OPCION A: correcta.

OPCION B: de bajo voltaje.

OPCION C: retrasada.

OPCION D:

PREG20095618 (8863) Al utilizar el método de caída de voltaje para verificar la resistencia de circuito, A

OPCION A: se debe mantener el voltaje de entrada en un valor constante.

OPCION B: se debe mantener el voltaje de salida en un valor constante.

OPCION C: se debe variar el voltaje de entrada.

OPCION D:

PREG20095619 (8865) Por lo general, las cajas de distribución eléctricas de aeronave, ubicadas en una zona de fuego, están construídas de C

OPCION A: asbesto.

OPCION B: acero placado de cadmio.

OPCION C: acero inoxidable.

OPCION D:

PREG20095620 (8866) Para ayudar a minimizar la interferencia de radio un capacitor será eliminado y proporcione una corriente estable si el capacitor está conectado a generador en: A

OPCION A: paralelo.

OPCION B: serie

OPCION C: serie / paralelo

OPCION D:

PREG20095621 (8868) Las luces de navegación de cierta aeronave están compuestas por un solo circuito controlado por un solo interruptor que tiene una posición ON y una posición OFF, sin posiciones adicionales posibles. A este interruptor se le conoce como C

OPCION A: interruptor de doble polo, unidireccional (DPST), de dos posiciones.

OPCION B: interruptor de unipolar, bidireccional (SPDT), de dos posiciones.

OPCION C: interruptor unipolar, unidireccional (SPST), de dos posiciones.

OPCION D:

PREG20095622 (8869) Se protege a los circuitos eléctricos contra el sobrecalentamiento mediante C

OPCION A: termocuplas.

OPCION B: derivaciones.

OPCION C: fusibles.

OPCION D:

PREG20095623 (8870) ¿Cómo difiere el ruteo de cables coaxiales en relación al de cables eléctricos? C

OPCION A: Se rutea los cables coaxiales en forma paralela a los largueros o costillas.

OPCION B: Se rutea los cables coaxiales a ángulos rectos con relación a largueros o costillas.

OPCION C: Se rutea los cables coaxiales lo más directo posible.

OPCION D:

PREG20095624 (8872) En instalaciones en las cuales el amperímetro se encuentra en el conductor del generador o del alternador; asimismo, en las cuales el sistema regulador no limita la corriente máxima que el generador o alternador pueden producir, ¿a qué porcentaje del valor nominal de generador o alternador se puede leer en línea roja el amperímetro? C

OPCION A: 50.

OPCION B: 75.

OPCION C: 100.

OPCION D:

PREG20095625 (8874) Las conexiones eléctricas deben ser objeto de una comprobación para determinar su A

OPCION A: valor de resistencia.

OPCION B: valor de amperaje.

OPCION C: reactancia.

OPCION D:

PREG20095627 (8876) Se instala un rompe circuito en el sistema eléctrico de una aeronave principalmente para proteger: A

OPCION A: El circuito y debe ser ubicado lo más cerca posible a la fuente.

OPCION B: El circuito y debe ser ubicado lo más cerca posible a la unidad.

OPCION C: La unidad eléctrica en el circuito y debe ser ubicado lo más cerca posible a la fuente.

OPCION D:

PREG20095626 (8875) ¿Qué clase de interruptor debería instalar en un circuito de un solo cable para el cual era necesario mantener el interruptor manualmente en la posición ON? A

OPCION A: Unipolar, unidireccional (SPST), de dos posiciones, por lo general, abierto (NO).

OPCION B: Unipolar, unidireccional (SPST), de una sola posición.

OPCION C: Unipolar, bidireccional (SPDT), de una sola posición, por lo general, abierto (NO).

OPCION D:

PREG20095628 (8877)	¿Cómo se debe conectar un voltímetro?	B
OPCION A:	En serie con la fuente.	
OPCION B:	En paralelo con la carga.	
OPCION C:	En serie con la carga.	
OPCION D:		

PREG20095629 (8878)	Un dispositivo de protección de un circuito es esencialmente un fusible slow blow y está diseñado para ser usado en	B
OPCION A:	Circuitos de 400 ciclos AC.	
OPCION B:	Circuitos de potencia pesada.	
OPCION C:	Circuitos arrancador / generador.	
OPCION D:		

PREG20095630 (8879)	Si fuera necesario usar un conector eléctrico donde pudiera estar expuesto a la humedad, el mecánico debería	B
OPCION A:	cubrir el conector con una capa de grasa.	
OPCION B:	usar un tipo especial a prueba de humedad.	
OPCION C:	rociar el conector con barniz o zincromato.	
OPCION D:		

PREG20095631 (8880)	Las tres clases de dispositivos de protección de circuito usados comúnmente en los circuitos de las aeronaves son	B
OPCION A:	Rompe circuitos, resistencias, y limitadores de corriente.	
OPCION B:	Rompe circuitos, fusibles y limitadores de corriente	
OPCION C:	rompe circuitos, capacitores, y limitadores de corriente del tipo de montar de nuevo mecánicamente.	
OPCION D:		

PREG20095632 (8881)	¿Qué protección se le debería dar a un alambre si se instala éste de modo que entre en contacto con ciertas partes móviles?	C
OPCION A:	Envolver con soldadura suave de cable en un blindaje.	
OPCION B:	Envolver con cinta de fricción.	
OPCION C:	Pasarlo a través del tubo portacables.	
OPCION D:		

PREG20095633 (8885)	¿Cuál es la ventaja de un rompe circuito en comparación con un fusible?	C
------------------------	---	---

-
- OPCION A:** Nunca necesita reemplazo.
OPCION B: Siempre elimina la necesidad de un interruptor.
OPCION C: Puede ser reseteado y reutilizado.
OPCION D:
-

PREG20095634 (8886) ¿Cuál es la ventaja de un limitador de corriente? C

- OPCION A:** Rompe el circuito rápidamente.
OPCION B: Se puede reiniciar con facilidad.
OPCION C: Toma la sobrecarga por un corto período de tiempo.
OPCION D:
-

PREG20095635 (8887) Donde deben pasar cables eléctricos a través de agujeros en mamparos, formadores, costillas, paredes de fuego, etc., se debe proteger los alambres contra el rozamiento B

- OPCION A:** envolviéndolos con cinta eléctrica.
OPCION B: usando un aislante de caucho.
OPCION C: envolviéndolos con plástico.
OPCION D:
-

PREG20095636 (8888) En los sistemas eléctricos de aeronave, los rompecircuitos de reinicio automático A

- OPCION A:** no deben ser utilizados como dispositivos de protección de circuito.
OPCION B: son útiles donde suele encontrarse sólo sobrecargas temporales.
OPCION C: deben ser utilizados en todos los circuitos fundamentales para la operación segura de la aeronave.
OPCION D:
-

PREG20095637 (8891) ¿Cuál es un factor importante al seleccionar fusibles de aeronave? C

- OPCION A:** La corriente excede un valor predeterminado.
OPCION B: El régimen de voltaje debe ser inferior al voltaje máximo del circuito.
OPCION C: La capacidad satisface las necesidades del circuito.
OPCION D:
-

PREG20095638 (8892) El rompecircuito en el sistema de iluminación de instrumentos protege B

- OPCION A:** las luces contra demasiada corriente.
OPCION B: el alambrado contra demasiada corriente.
OPCION C: el alambrado contra demasiado voltaje.
OPCION D:
-

PREG20095639 (8893) Una ventaja de usar energía eléctrica de AC en la aeronave es B

OPCION A: que se puede invertir los motores eléctricos de AC mientras que no se puede hacer lo mismo con los motores de DC.

OPCION B: mayor facilidad para subir o bajar el voltaje.

OPCION C: que el voltaje efectivo es 1.41 veces el voltaje máximo instantáneo; por ello, es necesaria menor entrada de energía.

OPCION D:

PREG20095640 (8895) Ciertas aeronaves de transporte usan energía eléctrica de AC en toda la operación normal. También usan energía eléctrica de DC suministrada por batería en uso de emergencia en espera. En las aeronaves de este tipo que no operan generadores de DC, las baterías se mantienen cargadas mediante

C

OPCION A: inversores que usan los generadores de AC de la aeronave como fuente de energía.

OPCION B: alternadores que usan los generadores de la aeronave como fuente de energía.

OPCION C: rectificadores que usan los generadores de AC de la aeronave como fuente de energía.

OPCION D:

PREG20095641 (8896) El voltaje en un acumulador de transformador de AC que contiene el doble de vueltas que el inductor será

A

OPCION A: mayor y el amperaje menor que en el inductor.

OPCION B: mayor y el amperaje mayor que en el inductor.

OPCION C: menor y el amperaje mayor que en el inductor.

OPCION D:

PREG20095642 (8897) Si se rompe el cable conductor de campo positivo entre un generador y un panel de control y entra en corto mientras está funcionando el motor, un voltímetro conectado a la salida del generador indica

B

OPCION A: voltaje cero.

OPCION B: voltaje residual.

OPCION C: voltaje normal.

OPCION D:

PREG20095643 (8898) ¿Cuál es uno de los métodos que se usa para restaurar el magnetismo residual de campo del generador?

A

OPCION A: Centellear los campos.

OPCION B: Reasentar los carbones.

OPCION C: Proveer energía al inducido.

OPCION D:

PREG20095644 (8899) Una de las principales ventajas de la corriente alterna es que puede ser transmitida a un alto voltaje con una baja pérdida de energía. Luego, se puede variar el voltaje a cualquier valor deseado de

C

OPCION A: DC mediante inversores.

OPCION B: DC mediante transformadores.

OPCION C: AC mediante transformadores.

OPCION D:

PREG20095645 (8900)	¿Cuáles de los siguientes se debe efectuar al instalar una luz de anticollisión?	A
OPCION A:	Instalar un interruptor independiente del interruptor de luz de posición.	
OPCION B:	Usar cable eléctrico protegido para garantizar una operación a prueba de fallas.	
OPCION C:	Conectar la luz de anticollisión al interruptor de luz de posición de aeronave.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095646 (8901)	Se controla el voltaje de salida del inversor tipo inductor mediante	C
OPCION A:	la cantidad de polos y las revoluciones del motor.	
OPCION B:	el regulador de voltaje.	
OPCION C:	la corriente de campo del estator de DC.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095647 (8904)	Un regulador de voltaje controla el voltaje del generador cambiando la	C
OPCION A:	resistencia en el circuito de salida del generador.	
OPCION B:	corriente en el circuito de salida del generador.	
OPCION C:	resistencia del circuito de campo del generador.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095648 (8905)	El control de sobrevoltaje protege automáticamente al sistema del generador cuando se presenta voltaje excesivo al	A
OPCION A:	abrirse el circuito de campo de derivación.	
OPCION B:	abrirse y reiniciarse el relay de control de campo.	
OPCION C:	romper un circuito a la bobina de desconexión del relay de control de campo.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095675 (8936)	Un sistema antibloqueo es	B
OPCION A:	un sistema hidráulico.	
OPCION B:	un sistema electrohidráulico.	
OPCION C:	un sistema eléctrico.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095676 (8937)	Por lo general, los sistemas de frenado de antibloqueo se activan	B
OPCION A:	mediante un interruptor centrífugo.	
OPCION B:	mediante un interruptor en la cabina de mando.	
OPCION C:	girando las ruedas a cierta velocidad.	
OPCION D:		

PREG20095699 (8960)	En la mayoría de sistemas modernos de tren de aterrizaje activados hidráulicamente, se controla el orden de tren y compuerta de carenado abierta mediante	A
OPCION A:	válvulas de secuencia.	
OPCION B:	válvulas de lanzadera.	
OPCION C:	microinterruptores.	
OPCION D:		

PREG20095700 (8961)	¿Qué dispositivo(s) de advertencia de tren de aterrizaje se encuentra en las aeronaves de tren de aterrizaje retractable?	C
OPCION A:	Un indicador visual que muestra la posición del tren de aterrizaje.	
OPCION B:	Una luz que se enciende cuando el tren está completamente abajo y asegurado.	
OPCION C:	Una bocina u otro dispositivo sonoro y una luz de advertencia roja.	
OPCION D:		

PREG20095649 (8906)	Al operar los generadores de DC en paralelo para suministrar energía a una sola carga, sus controles incluyen un circuito ecualizador para cerciorarse de que todos los generadores comparten la carga por igual. El circuito ecualizador opera	C
OPCION A:	incrementando la salida del generador de baja para igualar la salida del generador de alta.	
OPCION B:	reduciendo la salida del generador de alta para igualar la salida del generador de baja.	
OPCION C:	incrementando la salida del generador de baja y reduciendo la salida del generador de alta hasta que sean iguales.	
OPCION D:		

PREG20095650 (8907)	¿Cuál es la máxima cantidad de tiempo de operación de un circuito para que siga siendo de servicio intermitente?	B
OPCION A:	Tres minutos	
OPCION B:	Dos minutos	
OPCION C:	Un minuto	
OPCION D:		

PREG20095651 (8909)	¿Cuál de las baterías está interconectada de manera incorrecta? (Ver figura 18 en el Manual de Figuras)	C
OPCION A:	1.	
OPCION B:	2.	
OPCION C:	3.	
OPCION D:		

PREG20095652 (8910)	Al concluir el ciclo de extensión del tren de aterrizaje, la luz de verde iluminada y la luz roja permanecen encendidas. ¿Cuál es la causa probable? (Ver figura 19 en el Manual de Figuras)	C
OPCION A:	Corto en el interruptor de límite abajo.	
OPCION B:	Corto en el interruptor de seguridad del tren de aterrizaje.	

OPCION C: Corto en el interruptor de límite arriba.

OPCION D:

PREG20095653 (8911) Si cualquier generador en un sistema de DC de 24 voltios muestra bajo voltaje, la causa más probable es A

OPCION A: un regulador de voltaje fuera de ajuste.

OPCION B: un alambre con corto o a tierra.

OPCION C: un relay automático de corriente inversa defectuoso.

OPCION D:

PREG20095654 (8912) ¿Cómo se puede variar la dirección de rotación de un motor eléctrico de DC? B

OPCION A: Intercambiar los alambres que conectan el motor a la fuente de energía externa.

OPCION B: Invertir las conexiones eléctricas a los devanados del campo o del inducido.

OPCION C: Girar el carbón positivo un segmento de acumulador.

OPCION D:

PREG20095655 (8913) Las aeronaves que operan sólo generadores (alternadores) de AC como fuente primaria de energía eléctrica suelen suministrar corriente adecuada para carga de batería mediante el uso de A

OPCION A: un transformador y rectificador de reducción.

OPCION B: un inversor y una resistencia de caída de voltaje.

OPCION C: un dinamotor con la mitad de onda de salida de DC.

OPCION D:

PREG20095656 (8914) Durante una inspección de una instalación de luz de anticollisión para determinar su condición y operación correcta, se debe determinar que C

OPCION A: se disponga de interconexiones eléctricas o mecánicas de modo que la luz de anticollisión opere en todo momento y el interruptor de posición esté en la posición ON.

OPCION B: un fusible de valor nominal apropiado se encuentre en la luz para proteger el alambrado de conexión contra fallas eléctricas.

OPCION C: se pueda operar la luz de anticollisión de manera independiente con respecto a las luces de posición.

OPCION D:

PREG20095657 (8915) Se realiza mejor los ajustes mayores de equipos, tales como reguladores, contactores e inversores, fuera del avión en bancos de prueba con los instrumentos y equipamiento necesarios. El procedimiento de ajuste debe ser señalado por A

OPCION A: el fabricante del equipo.

OPCION B: la DGAC.

OPCION C: las órdenes técnicas de la aeronave.

OPCION D:

PREG20095658 (8916)	Un sistema de generador de batería suministra corriente directa. En instalaciones que demandan corriente alterna del sistema de generador de batería, es necesario tener	B
OPCION A:	un transformador.	
OPCION B:	un inversor.	
OPCION C:	una resistencia variable entre la batería y el generador.	
OPCION D:		

PREG20095659 (8917)	Un relay (disyuntor) es	A
OPCION A:	un interruptor operado de manera magnética.	
OPCION B:	un dispositivo que convierte energía eléctrica en energía cinética.	
OPCION C:	cualquier conductor que recibe energía eléctrica y la pasa con poca o ninguna resistencia.	
OPCION D:		

PREG20095660 (8918)	Un rectificador en un sistema eléctrico sirve para cambiar	C
OPCION A:	la frecuencia de la corriente alterna.	
OPCION B:	corriente directa en corriente alterna.	
OPCION C:	corriente alterna en corriente directa.	
OPCION D:		

PREG20095661 (8920)	¿Cuál afirmación es la verdadera en un circuito de AC sin adelanto o retraso de fase?	C
OPCION A:	La energía real es cero.	
OPCION B:	La energía real es superior a la energía aparente.	
OPCION C:	La energía real es igual a la energía aparente.	
OPCION D:		

PREG20095662 (8921)	¿Cómo se da el valor nominal de los generadores?	B
OPCION A:	Watts a voltaje de valor nominal.	
OPCION B:	Amperios a voltaje de valor nominal.	
OPCION C:	La impedancia a voltaje de valor nominal.	
OPCION D:		

PREG20095663 (8924)	¿De qué depende la frecuencia de un alternador?	B
OPCION A:	Voltaje.	
OPCION B:	RPM.	
OPCION C:	Corriente.	
OPCION D:		

PREG20095664 (8925)	Se suele estampar el valor de la capacidad de un generador en	B
OPCION A:	la pared de fuego.	
OPCION B:	el generador.	
OPCION C:	el motor.	
OPCION D:		

PREG20095665 (8926)	El voltaje residual es un resultado de magnetismo en	B
OPCION A:	los devanados de campo.	
OPCION B:	las cubiertas de campo.	
OPCION C:	el inducido.	
OPCION D:		

PREG20095666 (8927)	Al efectuar el descarte de fallas de un circuito eléctrico, si se conecta en forma correcta un ohmiómetro a través de un componente de circuito y se lee cierto valor de resistencia,	C
OPCION A:	el componente tiene continuidad y está abierto.	
OPCION B:	hay corto en el componente o en el circuito.	
OPCION C:	el componente tiene continuidad y no está abierto.	
OPCION D:		

PREG20095667 (8928)	Por lo general, se enfría los generadores impulsados por el CSD mediante	A
OPCION A:	rociamiento de aceite.	
OPCION B:	un ventilador integral.	
OPCION C:	aire de impacto y un ventilador integral.	
OPCION D:		

PREG20095668 (8929)	Una unidad de CSD impulsa un generador mediante el uso de	C
OPCION A:	un motor eléctrico sincronizado.	
OPCION B:	un sistema de engranajes mecánicos de variabilidad infinita.	
OPCION C:	una bomba hidráulica variable y un motor hidráulico.	
OPCION D:		

PREG20095669 (8930)	Los generadores de impulso integrado (IDG) emplean un tipo de generador de corriente alterna de salida alta que utiliza	C
OPCION A:	carbones y anillos colectores para transportar corriente inducida DC generada al campo giratorio.	
OPCION B:	corriente de batería para inducir el campo.	
OPCION C:	un sistema sin carbones para producir corriente.	
OPCION D:		

PREG20095670 (8931)	Si el filtro de barrido del IDG (Integrate Drive Generator), está contaminado con partes ó piezas de metal	B
OPCION A:	cambie el aceite a intervalos de 25 horas.	
OPCION B:	remueva y reemplace el IDG.	
OPCION C:	reemplace el aceite y el filtro a intervalos de 25 horas.	
OPCION D:		

PREG20095671 (8932)	Si fuera necesario durante la operación, se suele realizar la desconexión del CSD mediante	A
OPCION A:	un interruptor en la cabina de mando.	
OPCION B:	activación del rompecircuito.	
OPCION C:	una acción de corte en el eje de entrada.	
OPCION D:		

PREG20095672 (8933)	Una unidad de CSD que se desconecta en vuelo, debido a un desperfecto de sobret temperatura, puede ser reconectada	C
OPCION A:	automáticamente si la temperatura vuelve al rango de operación normal.	
OPCION B:	manualmente por la tripulación técnica.	
OPCION C:	sólo en tierra por personal de mantenimiento	
OPCION D:		

PREG20095673 (8934)	El propósito de los generadores de anti-deslizamiento consiste en:	C
OPCION A:	Monitorear la presión hidráulica aplicada a los frenos.	
OPCION B:	Indicar si se suscita un deslizamiento de llanta.	
OPCION C:	Medir la velocidad rotacional de rueda y cualesquier variaciones en la velocidad.	
OPCION D:		

PREG20095674 (8935)	En un sistema antibloqueo de frenos, al registrar que se aproxima un derrape, se envía una señal eléctrica a la válvula de control de derrape la cual	B
OPCION A:	actúa como una derivación para los cilindros de descompresión.	
OPCION B:	alivia la presión hidráulica sobre el freno.	
OPCION C:	ecualiza la presión hidráulica en los frenos adyacentes.	
OPCION D:		

PREG20095677 (8938)	Un típico sistema indicador de advertencia de despegue, además del ajuste de acelerador, monitorea la posición de	B
OPCION A:	alerones, elevadores, freno de velocidad y tren de aterrizaje de fuselaje direccionable.	

OPCION B: elevadores, freno de velocidad, flaps y tren de aterrizaje de fuselaje direccionable.

OPCION C: slats de actuación aerodinámica, elevadores, flaps y freno de velocidad.

OPCION D:

PREG20095678 (8939) El propósito principal de un sistema de advertencia de despegue es alertar a la tripulación para indicarle que un control de vuelo no está ajustado correctamente antes del despegue. Dicho sistema se activa por: C

OPCION A: Un sensor de velocidad de 80 nudos.

OPCION B: interruptor de encendido no seteado para el despegue.

OPCION C: sensor de seguridad.

OPCION D:

PREG20095679 (8940) (1) Un indicador de velocidad aérea mide el diferencial entre las presiones de aire pitot y estática que se encuentran alrededor de la aeronave en cualquier etapa del vuelo. C

(2) Un indicador de velocidad aérea mide el diferencial entre las presiones de aire pitot y de cabina en cualquier etapa de vuelo.

Con respecto a las afirmaciones anteriores:

OPCION A: La No.1 y la No.2 son verdaderas.

OPCION B: Sólo la No.2 es verdadera.

OPCION C: Sólo la No.1 es verdadera.

OPCION D:

PREG20095680 (8941) El detector de ángulo de ataque opera a partir de la presión diferencial si la corriente de aire: B

OPCION A: Es paralela al eje longitudinal de la aeronave.

OPCION B: No es paralela al ángulo de ataque verdadero de la aeronave.

OPCION C: Es paralela al ángulo de ataque de la aeronave.

OPCION D:

PREG20095681 (8942) (1) Al reducir la velocidad de un avión por debajo de aproximadamente 20 mph, el sistema de antibloqueo se desactiva automáticamente para dar al piloto control completo de los frenos para la maniobra y estacionamiento. C

(2) Un sistema de antibloqueo está conformado básicamente por tres componentes: sensores de velocidad de rueda, caja de control y válvulas de control.

Con respecto a las afirmaciones anteriores,

OPCION A: sólo la No. 1 es verdadera.

OPCION B: sólo la No. 2 es verdadera.

OPCION C: tanto la No.1 como la No. 2 son verdaderas.

OPCION D:

PREG20095682 (8943) En un sistema de anti-deslizamiento, se detecta el deslizamiento de una rueda mediante: A

OPCION A: Un sensor eléctrico.

OPCION B: Un discriminador.

OPCION C: Una elevación repentina en la presión del freno.

OPCION D:

PREG20095683 (8944) ¿Cuál de las siguientes funciones ejecuta un sistema de control de antibloqueo? B

1. Control de derrape normal.
2. Frenado normal.
3. Protección contra fallas.
4. Control de derrape de rueda asegurada.
5. Protección contra impacto de aterrizaje.
6. Protección contra despegue.

OPCION A: 1, 2, 3, 4.

OPCION B: 1, 3, 4, 5.

OPCION C: 1, 2, 5, 6.

OPCION D:

PREG20095684 (8945) En el aire con el antiskid armado, corriente no puede fluir a la caja de control antiskit por causa de A

OPCION A: el interruptor de la tijera del tren de aterrizaje está abierto.

OPCION B: el Interruptor del seguro del tren de aterrizaje abajo está abierto

OPCION C: las válvulas de antiskid de los trenes de aterrizaje están abiertas.

OPCION D:

PREG20095685 (8946) ¿En qué punto en la operación de aterrizaje ejecuta el control de derrape normal su función? A

OPCION A: Cuando se reduce la velocidad de rotación de la rueda pero no llega a detenerse.

OPCION B: Cuando se detiene la rotación de la rueda.

OPCION C: En cualquier momento en que gire la rueda.

OPCION D:

PREG20095686 (8947) (1) Se diseña un sistema de antibloqueo para que aplique suficiente fuerza a efectos de operar exactamente por debajo del punto de derrape. C

(2) Se enciende una luz de advertencia en la cabina de mando al apagar el sistema de antibloqueo o si se suscita una falla de sistema.

Con respecto a las afirmaciones anteriores,

OPCION A: sólo la No. 1 es verdadera.

- OPCION B:** sólo la No. 2 es verdadera.
OPCION C: tanto la No. 1 como la No. 2 son verdaderas.
OPCION D:
-

PREG20095687 (8948) Al ajustar las superficies de control de vuelo primarias de un avión para una fase de vuelo en particular, como aterrizaje o despegue, el correspondiente sistema indicador de la superficie/control muestra la C

- OPCION A:** posición del flap/slat.
OPCION B: posición del freno de velocidad.
OPCION C: posición de compensación.
OPCION D:
-

PREG20095688 (8949) Se activa el sistema de advertencia de pérdida tipo neumático (lámina) en algunas aeronaves ligeras mediante C

- OPCION A:** presión de aire estática.
OPCION B: presión de aire positiva.
OPCION C: presión de aire negativa.
OPCION D:
-

PREG20095689 (8950) Por lo general, se diseñan los sistemas de advertencia de pérdida por stall con la finalidad de advertir al piloto cuando una pérdida: A

- OPCION A:** Es inminente.
OPCION B: Va a iniciarse.
OPCION C: Afecta primero las porciones externas del ala.
OPCION D:
-

PREG20095690 (8951) ¿Cuál es la indicación de la luz roja de posición del tren de aterrizaje bajo las siguientes condiciones? A

Aeronave en gatas.
Tren de aterrizaje en tránsito.
Bocina de advertencia sonando.

Ver Figura 19 en el Manual de Figuras

- OPCION A:** apagada.
OPCION B: destellando.
OPCION C: encendida.
OPCION D:
-

PREG20095691 (8952) ¿Qué reparación debe efectuar si se colocó el interruptor del tren en la posición UP y el tren de aterrizaje no retracta? (Ver figura 19 en el Manual de Figuras) C

- OPCION A:** Reemplazar alambre eléctrico No. 15.
OPCION B: Reemplazar el interruptor de límite abajo.
OPCION C: Reemplazar alambre eléctrico No. 12.
OPCION D:
-

PREG20095692 (8953)	¿Cuál de las siguientes es la causa más probable para que suene la señal de advertencia del tren de aterrizaje?	C
OPCION A:	Tren de aterrizaje asegurado abajo y acelerador avanzado.	
OPCION B:	Tren de aterrizaje asegurado abajo y acelerador retardado.	
OPCION C:	Tren de aterrizaje no asegurado abajo y acelerador retardado.	
OPCION D:		

PREG20095693 (8954)	¿Qué hará que se encienda la luz de indicación ámbar? (Ver figura 20 en el Manual de Figuras)	C
OPCION A:	Cerrar el interruptor de retracción completa de tren de la rueda de nariz.	
OPCION B:	Retardar un acelerador y cerrar el interruptor de asegurado abajo de la rueda de izquierda.	
OPCION C:	Cerrar los interruptores de retracción completa de tren de aterrizaje de la rueda de nariz, izquierda y derecha.	
OPCION D:		

PREG20095694 (8955)	¿Cuál es la circunstancia mínima que hará que la bocina de advertencia del tren de aterrizaje indique una condición insegura?	C
	Ver Figura 20 en el Manual de Figuras	
OPCION A:	Todos los trenes arriba y un acelerador retardado.	
OPCION B:	Cualquier tren arriba y ambos aceleradores retardados.	
OPCION C:	Cualquier tren no abajo y asegurado y un acelerador retardado.	
OPCION D:		

PREG20095695 (8956)	¿Dónde suele ubicarse el interruptor de seguridad del tren de aterrizaje?	A
OPCION A:	En el amortiguador del tren de aterrizaje principal.	
OPCION B:	En el brazo de arrastre del tren de aterrizaje.	
OPCION C:	En el pedestal de control del piloto.	
OPCION D:		

PREG20095696 (8957)	¿Cuál dispositivo de seguridad se activa por la compresión y extensión de un amortiguador de tren de aterrizaje?	C
OPCION A:	Interruptor de seguro de tren arriba.	
OPCION B:	Interruptor de seguro de tren abajo.	
OPCION C:	Interruptor de seguridad en tierra.	
OPCION D:		

PREG20095697 (8958)	¿Cuál reparación demandaría una prueba de retracción de tren de aterrizaje?	C
OPCION A:	Interruptor de seguridad del tren de aterrizaje.	
OPCION B:	Foco de luz roja de advertencia.	
OPCION C:	Microinterruptor de seguro abajo del tren de aterrizaje.	
OPCION D:		

PREG20095698 (8959)	¿Cuál de las siguientes indicaciones suelen proporcionar los sistemas de advertencia de tren de aterrizaje?	C
OPCION A:	Luz roja de tren inseguro, ninguna luz de tren abajo, luz verde de tren arriba.	
OPCION B:	Luz verde de tren arriba y abajo, luz roja de tren inseguro.	
OPCION C:	Luz roja de tren inseguro, luz verde de tren abajo, ninguna luz de tren arriba.	
OPCION D:		

PREG20095701 (8962)	¿Qué sistema se desactiva cuando se cierra un interruptor de seguridad de tren de aterrizaje en un amortiguador de tren de nariz en el despegue?	B
OPCION A:	Sistema de posición del tren de aterrizaje.	
OPCION B:	Sistema de antibloqueo.	
OPCION C:	Sistema de advertencia sonoro.	
OPCION D:		

PREG20095702 (8963)	El rotor de un sistema indicador remoto de autosincronización usa	A
OPCION A:	un electromagneto.	
OPCION B:	un magneto permanente.	
OPCION C:	ni un electromagneto ni un magneto permanente.	
OPCION D:		

PREG20095703 (8964)	La diferencia básica entre un sincronizador automático y un sistema de indicación de sincronización magnética es el	A
OPCION A:	rotor.	
OPCION B:	transmisor.	
OPCION C:	receptor.	
OPCION D:		

PREG20095704 (8965)	El rotor de un sistema de indicación remota de sincronización automática usa	A
OPCION A:	un magneto permanente.	
OPCION B:	un electromagneto.	
OPCION C:	un electromagneto y un magneto permanente.	
OPCION D:		

PREG20095705 (8966)	Se usa los microinterruptores principalmente como interruptores de límite para	B
OPCION A:	limitar la salida del generador.	
OPCION B:	controlar automáticamente las unidades eléctricas.	
OPCION C:	prevenir la sobrecarga de una batería.	
OPCION D:		

PREG20095706 (8967)	¿Cuáles de los siguientes son algunos de los usos de un sistema de transmisión autosincrónico de corriente directa? Indica	A
	<ol style="list-style-type: none">1. La posición de un tren de aterrizaje retractable.2. El ángulo de incidencia de una aeronave.3. La altitud de una aeronave.4. La posición de las aletas de ventilación o de la compuerta de la refrigeración de aceite.5. La cantidad de combustible.6. El régimen de ascenso de una aeronave.7. La posición de los flaps de ala.	
OPCION A:	1, 4, 5, 7.	
OPCION B:	2, 3, 4, 5.	
OPCION C:	2, 3, 5, 6.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095707 (8968)	(1) Un sistema de transmisión autosincrónico constituye un método eléctrico de amplio uso el cual indica un movimiento o posición mecánico remoto. (2) Un sistema de indicación tipo sincrónico es un sistema eléctrico usado para transmitir información de un punto a otro. Con respecto a las afirmaciones anteriores,	C
OPCION A:	sólo la No. 1 es verdadera.	
OPCION B:	sólo la No. 2 es verdadera.	
OPCION C:	tanto la No.1 como la No. 2 son verdaderas.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095708 (8969)	Al instalar descongeladores neumáticos antihielo de caucho tipo de superficie pegada,	A
OPCION A:	remover toda la pintura del área que va a ser cubierta por el descongelador neumático.	
OPCION B:	aplicar una solución de glicerina y agua entre el caucho y el revestimiento del ala.	
OPCION C:	aplicar un compuesto silástico entre el caucho y el revestimiento del ala.	
OPCION D:		
<hr/>		
PREG20095709 (8970)	¿Cuál de los siguientes se encuentra en un sistema de parabrisas de calentamiento eléctrico integral laminado?	C
	<ol style="list-style-type: none">1. Transformador automático.2. Relay de control de calor.3. Interruptor de escalonamiento de control de calor.4. Suministro de energía de corriente directa de 24V.5. Luz de indicación.	
OPCION A:	1, 2, 4, 5.	
OPCION B:	2, 3, 4, 5.	
OPCION C:	1, 2, 3, 5.	
OPCION D:		

PREG20095710 (8971)	¿Cuál es una de las verificaciones para determinar la operación correcta de un calentador de tubo piot/estático tras el reemplazo?	A
OPCION A:	Lectura de amperímetro.	
OPCION B:	Lectrura de voltímetro.	
OPCION C:	Chequeo de continuidad del sistema.	
OPCION D:		

PREG20095711 (8972)	¿Qué controla la secuencia de inflado en un sistema de descongelación neumática?	C
OPCION A:	Válvula de lanzadera.	
OPCION B:	Bomba de vacío.	
OPCION C:	Válvula de distribuidor.	
OPCION D:		

PREG20095712 (8973)	¿Cuál es la fuente de presión para el inflado de los descongeladores neumáticos en las aeronaves de motor recíproco?	A
OPCION A:	Bomba tipo aleta.	
OPCION B:	Bomba tipo engranaje.	
OPCION C:	Bomba tipo pistón.	
OPCION D:		

PREG20095713 (8974)	¿Cuál de los siguientes regula el vacío de la bomba de aire para mantener desinflados los descongeladores si está apagado el sistema de descongelamiento neumático?	C
OPCION A:	Válvula de distribuidor.	
OPCION B:	Regulador de presión.	
OPCION C:	Válvula de alivio de succión.	
OPCION D:		

PREG20095714 (8975)	¿Qué se puede utilizar para limpiar los descongeladores neumáticos?	C
OPCION A:	Gasolina sin plomo o combustible Jet A.	
OPCION B:	Nafta.	
OPCION C:	Agua y jabón.	
OPCION D:		

PREG20095715 (8976)	Algunas aeronaves están protegidas contra el congelamiento estructural mediante la calefacción de los bordes de ataque de los perfiles aerodinámicos y ductos de admisión. ¿Cuándo suele operarse este tipo de sistema antihielo en el vuelo?	C
OPCION A:	Continuamente mientras la aeronave esté en vuelo.	
OPCION B:	En ciclos simétricos durante condiciones de congelamiento para remover hielo cuando se acumula.	
OPCION C:	Apenas se encuentre condiciones de congelamiento o se espere encontrar las mismas.	
OPCION D:		

PREG20095716 (8977)	¿Cuál de las siguientes indicaciones ocurre durante un chequeo operacional normal de un sistema de descongelamiento neumático?	B
OPCION A:	Lecturas de estabilidad relativa en el manómetro y lecturas fluctuantes en el medidor de vacío.	
OPCION B:	Lecturas fluctuantes en el manómetro y lecturas de estabilidad relativa en el medidor de vacío.	
OPCION C:	El manómetro y el medidor de vacío fluctúan al inflarse o desinflarse los descongeladores neumáticos.	
OPCION D:		

PREG20095717 (8978)	¿Qué método suele emplearse para controlar la temperatura de un sistema de antihielo que usa calentadores de combustión de superficie?	A
OPCION A:	Interruptores de ciclo térmico.	
OPCION B:	Termostátos en la cabina de mando.	
OPCION C:	Válvulas de corte de combustible del calentador.	
OPCION D:		

PREG20095718 (8979)	¿Para qué sirve la válvula de distribuidor en un sistema de descongelamiento que utiliza descongeladores neumáticos?	B
OPCION A:	Para ecualizar la presión de aire en las alas izquierda y derecha.	
OPCION B:	Para darle secuencia al inflado de los descongeladores neumáticos.	
OPCION C:	Para distribuir fluido antihielo a los descongeladores neumáticos.	
OPCION D:		

PREG20095719 (8980)	¿Para qué sirve el separador de aceite en el sistema de descongelamiento neumático?	A
OPCION A:	Para proteger a los descongeladores neumáticos contra el deterioro de aceite.	
OPCION B:	Para remover aceite del aire expulsado de los descongeladores neumáticos.	
OPCION C:	Para prevenir una acumulación de aceite en el sistema de vacío.	
OPCION D:		

PREG20095720 (8981)	¿Dónde se ubican los sensores de calor en la mayoría de aeronaves con parabrisas de calentamiento eléctrico?	A
OPCION A:	Incrustados en el vidrio.	
OPCION B:	Conectados al vidrio.	
OPCION C:	Alrededor del vidrio.	
OPCION D:		

PREG20095721 (8982)	Las posibles fuentes de aire caliente para la operación de un sistema de antihielo térmico de ala son	B
OPCION A:	aire sangrado del motor, bomba de vacío y tanque de aire comprimido.	
OPCION B:	aire sangrado del motor, calentadores de combustión y tubos de aumentador.	
OPCION C:	calentadores de combustión, tubos de aumentador y gases de escape.	
OPCION D:		

PREG20095722 (8983)	¿Qué mantiene el control normal de temperatura de parabrisas en un sistema de calentamiento eléctrico de parabrisas?	B
OPCION A:	Interruptores de sobrecalentamiento térmico.	
OPCION B:	Termistores.	
OPCION C:	Amplificadores electrónicos.	
OPCION D:		

PREG20095723 (8984)	La formación de arco en un panel de parabrisas calentado eléctricamente suele indicar una interrupción en	C
OPCION A:	los elementos de registro térmico.	
OPCION B:	los transformadores automáticos.	
OPCION C:	la capa conductiva.	
OPCION D:		

PREG20095724 (8985)	¿Cuál de los siguientes dirige el vacío a los descongeladores neumáticos para la sujeción en vuelo?	C
OPCION A:	Válvula de alivio de vacío.	
OPCION B:	Eyector.	
OPCION C:	Válvula de distribuidor.	
OPCION D:		

PREG20095725 (8986)	¿Cómo ayudan los descongeladores a remover las acumulaciones de hielo?	B
OPCION A:	Previniendo la formación de hielo.	
OPCION B:	Rompiendo las formaciones de hielo.	
OPCION C:	Permitiendo que se forme sólo una capa fina de hielo.	
OPCION D:		

PREG20095726 (8987)	¿Por qué se infla de manera alternada los tubos de los descongeladores neumáticos?	A
OPCION A:	El inflado alterno de los tubos de descongelador neumático mantiene en mínimo la perturbación del flujo de aire.	
OPCION B:	El inflado alterno de los tubos de descongelador neumático no perturba el flujo de aire.	
OPCION C:	El inflado alterno de los tubos de descongelador neumático alivia la carga sobre la bomba de aire.	
OPCION D:		

PREG20095727 (8988)	¿Mediante cuál de los siguientes métodos se puede eliminar el congelamiento del carburador?	A
OPCION A:	Rociamiento de alcohol y aire de inducción calentado.	
OPCION B:	Rociamiento de glicoletiléno y aire de inducción calentado.	
OPCION C:	Calentamiento eléctrico de la admisión de aire, rociamiento de glicoletiléno o rociamiento de alcohol.	
OPCION D:		

PREG20095728 (8989)	¿Por qué no se debe usar un repelente de lluvia químico en un parabrisas seco?	B
OPCION A:	Ataca al vidrio.	
OPCION B:	Restringe la visibilidad.	
OPCION C:	Origina agrietamiento en el vidrio.	
OPCION D:		

PREG20095729 (8990)	¿Cuál es el principio de un sistema de remoción neumático de lluvia de parabrisas?	B
OPCION A:	Una inyección de aire esparce un repelente de lluvia líquido de manera uniforme sobre el parabrisas el cual impide que las gotas de lluvia se adhieran a la superficie del vidrio.	
OPCION B:	Una inyección de aire forma una barrera que impide que las gotas de lluvia golpeen la superficie del parabrisas.	
OPCION C:	Un sistema de remoción de lluvia neumático es sólo un sistema de limpiaparabrisas mecánico que recibe energía de la presión del sistema neumático.	
OPCION D:		

PREG20095730 (8991)	¿Qué mezcla se puede usar como fluido descongelante para remover la escarcha de una superficie de aeronave?	A
OPCION A:	Glicoletileno y alcohol isopropílico.	
OPCION B:	Metiletilcetona y glicoletileno.	
OPCION C:	Nafta y alcohol isopropílico.	
OPCION D:		

PREG20095731 (8992)	¿Cuál de los siguientes es el mejor medio que se puede usar para remover nieve mojada de una aeronave?	A
OPCION A:	Un cepillo o un rodillo de goma.	
OPCION B:	Aire caliente.	
OPCION C:	Agua tibia.	
OPCION D:		

PREG20095732 (8993)	¿Cuáles son los tres métodos de antihelar los parabrisas de aeronave?	A
	<ol style="list-style-type: none">1. Sistema de calentamiento tipo envoltura.2. Un elemento de calentamiento eléctrico en el parabrisas.3. Sistema de circulación de aire calentado.4. Sistema de agua caliente.5. Limpiaparabrisas y fluido antihielo.6. Sistema de calentamiento tipo cinta.	
OPCION A:	2, 3, 5.	
OPCION B:	1, 2, 6.	
OPCION C:	2, 3, 4.	
OPCION D:		

PREG20095733 (8994)	¿Qué condición puede suscitarse en condiciones de clima cálido cuando no hay humedad visible presente?	C
OPCION A:	Hielo vidriado.	
OPCION B:	Hielo opaco y granular.	
OPCION C:	Hielo de carburador.	
OPCION D:		

PREG20095734 (8995)	¿Qué se debe usar para derretir el hielo en un motor de turbina si el compresor está inmóvil debido al hielo?	C
OPCION A:	Fluido descongelante.	
OPCION B:	Fluido antihielo.	
OPCION C:	Aire caliente.	
OPCION D:		

PREG20095735 (8996)	¿Qué se usa en un elemento de registro térmico en un parabrisas de calentamiento eléctrico?	B
OPCION A:	Termocupla.	
OPCION B:	Termistor.	
OPCION C:	Termómetro.	
OPCION D:		

PREG20095736 (8997)	¿En qué área de una aeronave debería encontrar un detector de monóxido de carbón?	B
OPCION A:	Compartimiento de calentador de combustión de superficie.	
OPCION B:	Cabina de mando y/o cabina de pasajeros.	
OPCION C:	Motor y/o nacela.	
OPCION D:		

PREG20095737 (8998)	¿Qué ocurre al activar un detector visual de humo?	B
OPCION A:	Una campana de advertencia dentro del indicador realiza la alarma en forma automática.	
OPCION B:	Una lámpara dentro del indicador se enciende en forma automática.	
OPCION C:	Se enciende una lámpara de prueba y se dispone de una alarma en forma automática.	
OPCION D:		

PREG20095738 (8999)	Los tipos de agentes de extinción de fuego para incendios de interior de aeronaves son	A
OPCION A:	agua, dióxido de carbón, agente químico seco e hidrocarbones halogenados.	
OPCION B:	agua, agente químico seco, bromuro metílico y clorobromometano.	
OPCION C:	agua, tetracloruro de carbón, dióxido de carbón y agente químico seco.	
OPCION D:		

PREG20095739 (9000)	¿De qué color se ponen los detectores de monóxido de carbón portátiles que contienen gel de silicio amarillo si las muestras de aire contienen monóxido de carbón?	B
OPCION A:	Azul.	
OPCION B:	Verde.	
OPCION C:	Rojo.	
OPCION D:		

PREG20095740 (9001)	Se clasifica los instrumentos de detección de humo por su método de	C
OPCION A:	construcción.	
OPCION B:	mantenimiento.	
OPCION C:	detección.	
OPCION D:		

PREG20095741 (9002)	A los detectores de humo que usan una medición de transmisibilidad de luz en el aire se les denomina	B
OPCION A:	dispositivos electromecánicos.	
OPCION B:	dispositivos fotoeléctricos.	
OPCION C:	dispositivos visuales.	
OPCION D:		

PREG20095742 (9003)	Una unidad de prueba portátil de monóxido de carbón contaminada debe retornar al servicio	B
OPCION A:	calentando el elemento indicador a 300°F para reactivar el agente químico.	
OPCION B:	instalando un nuevo elemento indicador.	
OPCION C:	evacuando el elemento indicador con CO2.	
OPCION D:		

PREG20095743 (9004)	¿Qué sistema de detección de fuego mide la elevación de temperatura en comparación con una temperatura referencial?	C
OPCION A:	Circuito continuo Fenwal.	
OPCION B:	Elemento continuo Lindberg.	
OPCION C:	Termocupla.	
OPCION D:		

PREG20095744 (9005)	Se puede usar un extintor de fuego de dióxido de carbón (CO2) portátil en un fuego eléctrico si la	A
OPCION A:	bocina no es metálica.	
OPCION B:	maneta está aislada.	
OPCION C:	bocina no es magnética.	
OPCION D:		

PREG20095745 (9006)	El agente extintor correcto que se debe usar en un incendio de freno de aeronave es	C
------------------------	---	---

-
- OPCION A:** agua.
OPCION B: dióxido de carbón.
OPCION C: agente químico seco.
OPCION D:
-

PREG20095746 (9007) ¿Qué instrumento suele detectar humo en la bodega de carga y/o compartimiento de equipaje de una aeronave? B

- OPCION A:** Reactor químico.
OPCION B: Célula fotoeléctrica.
OPCION C: Rastreador.
OPCION D:
-

PREG20095747 (9008) Los detectores de humo de refracción luminosa B

- OPCION A:** miden una reducción en la cantidad de luz invisible o refractada en el área circundante.
OPCION B: registran la luz refractada de partículas de humo que pasan por una cámara.
OPCION C: usan ionización radiación inducida por radiación para detectar la presencia de humo.
OPCION D:
-

PREG20095748 (9009) ¿Por qué usa el sistema de detección de fuego Fenwal detectores específicos conectados en paralelo entre dos circuitos separados? C

- OPCION A:** Se usa una unidad de control para aislar el sistema malo en caso de desperfecto.
OPCION B: Esta instalación es igual a dos sistemas: un sistema principal y un sistema de reserva.
OPCION C: Puede haber un corto en cualquier circuito sin ocasionar una advertencia de falsa alarma.
OPCION D:
-

PREG20095749 (9010) Se puede verificar la carga de un contenedor de extinción de fuego B

- OPCION A:** añadiendo un manómetro remoto.
OPCION B: pesando el contenedor y su contenido.
OPCION C: una prueba hidrostática.
OPCION D:
-

PREG20095750 (9011) ¿Cuál es el color codificado de las líneas de extinción de fuego? A

- OPCION A:** Marrón.
OPCION B: Amarillo.
OPCION C: Rojo y verde.
OPCION D:
-

PREG20095751 (9012)	La causa más común de advertencias de fuego falsas en los sistemas de detección de fuego de circuito continuo es	C
OPCION A:	ruteo o conexión incorrectos de circuitos.	
OPCION B:	humedad.	
OPCION C:	dobladuras, quiniaduras o secciones de sensor aplastadas.	
OPCION D:		

PREG20095752 (9013)	Una termocupla en un sistema de detección de fuego hace que el sistema de advertencia opere debido a que	A
OPCION A:	genera una pequeña corriente al recibir calor.	
OPCION B:	el calor reduce su resistencia eléctrica.	
OPCION C:	se expande al recibir calor y forma tierra para el sistema de advertencia.	
OPCION D:		

PREG20095753 (9014)	Se activa el sistema de advertencia de fuego por termocupla debido a	C
OPCION A:	cierta temperatura.	
OPCION B:	la caída de resistencia del núcleo.	
OPCION C:	el régimen de elevación de temperatura.	
OPCION D:		

PREG20095754 (9015)	Cuando se les utiliza en sistemas de detección de fuego que poseen una sola luz indicadora, se conecta los interruptores térmicos en	A
OPCION A:	paralelo entre sí y en serie con la luz.	
OPCION B:	serie entre sí y en serie con la luz.	
OPCION C:	serie entre sí y en paralelo con la luz.	
OPCION D:		

PREG20095755 (9016)	La carga ordinaria de los sistemas de extinción de fuego incorporados en las aeronaves se da con	B
OPCION A:	monóxido de carbón y nitrógeno.	
OPCION B:	hidrocarbano halógeno y nitrógeno.	
OPCION C:	bicarbonato de sodio y nitrógeno.	
OPCION D:		

PREG20095756 (9017)	Con referencia a los sistemas de extinción de fuego de las aeronaves,	B
	(1) durante la remoción o instalación, se debe conectar a tierra o hacer corto con los terminales de los cartuchos de descarga.	
	(2) antes de conectar los terminales del cartucho al sistema eléctrico, se debe chequear el sistema con un voltímetro para comprobar la inexistencia de voltaje en las conexiones del terminal.	
	Con respecto a las afirmaciones anteriores,	
OPCION A:	sólo la No. 2 es verdadera.	
OPCION B:	tanto la No. 1 como la No. 2 son verdaderas.	

OPCION C: ni la No.1 ni la No. 2 son verdaderas.

OPCION D:

PREG20095757 (9018) ¿Qué método se utiliza para detectar la descarga térmica de un sistema de extinción de fuego incorporado? B

OPCION A: Una discoloración del disco plástico amarillo en la línea de descarga térmica.

OPCION B: Una ruptura del disco plástico rojo en la línea de descarga térmica.

OPCION C: La conexión térmica faltante en el lado de la botella.

OPCION D:

PREG20095758 (9019) Los interruptores térmicos de un sistema de detección de fuego tipo interruptor térmico bimetálico son unidades de registro térmico que completan circuitos a cierta temperatura. Están conectados en B

OPCION A: paralelo entre sí y en paralelo con las luces indicadoras.

OPCION B: paralelo entre sí pero en serie con las luces indicadoras.

OPCION C: serie entre sí pero en paralelo con las luces indicadoras.

OPCION D:

PREG20095759 (9020) Usando la carta, determinar el rango de temperatura de un contenedor de almacenamiento de agente extintor de fuego con una presión de 330 PSIG. (Considerar 330 PSIG para presión mínima y máxima). (Ver figura 21 en el Manual de Figuras) C

OPCION A: 47 a 73°F.

OPCION B: 47 a 71°F.

OPCION C: 45 a 73°F.

OPCION D:

PREG20095760 (9021) Determinar qué presión es aceptable para un extintor de fuego si la temperatura de área circundante es 33°F. (Ver figura 21 en el Manual de Figuras) A

OPCION A: 215 a 302 PSIG.

OPCION B: 214 a 301 PSIG.

OPCION C: 215 a 301 PSIG.

OPCION D:

PREG20095761 (9022) En un chequeo periódico de contenedores de extintor de fuego, la presión no estuvo entre los límites mínimo y máximo. ¿Qué procedimiento debe seguir? B

OPCION A: Liberar la presión si está por encima de los límites.

OPCION B: Reemplazar el contenedor del extintor.

OPCION C: Incrementar la presión si estuviera por debajo de los límites.

OPCION D:

PREG20095762 (9023) En algunos sistemas extintores de fuego, la evidencia de la descarga intencional del sistema se debe a la ausencia de un C

OPCION A: disco rojo en el lado del fuselaje.

OPCION B: disco verde en el lado del fuselaje.

OPCION C: disco amarillo en el lado del fuselaje.

OPCION D:

PREG20095763 (9024) Si por cualesquier motivos se remueve un cartucho de extintor de la válvula de descarga: B

OPCION A: Éste debe pasar por un chequeo de presión.

OPCION B: Se recomienda utilizar el cartucho sólo en el conjunto original de válvula de descarga.

OPCION C: Éste no puede volver a ser utilizado.

OPCION D:

PREG20095764 (9025) ¿Cuál de las siguientes constituyen precauciones contra incendios que se debe observar al trabajar con sistemas de oxígeno? C

1. Mostrar rótulos "No Fumar".
2. Proporcionar equipo de lucha contra incendios adecuado.
3. Que ninguna herramienta y equipo de servicio de oxígeno tenga aceite o grasa.
4. Evitar chequear la radio de la aeronave o los sistemas eléctricos.

OPCION A: 1, 3 y 4.

OPCION B: 1, 2 y 4.

OPCION C: 1, 2, 3 y 4.

OPCION D:

PREG20095765 (9026) ¿Qué agente extintor de fuego es considerado como el menos tóxico? B

OPCION A: Bióxido de carbón.

OPCION B: Halón 1301.

OPCION C: Halón 1011.

OPCION D:

PREG20095766 (9027) El mantenimiento de sistemas de detección de fuego incluye C

OPCION A: la reparación de elemento de registro dañados.

OPCION B: la remoción de circuitos excesivos o material de elementos.

OPCION C: el reemplazo de elementos de registro dañados.

OPCION D:

PREG20095767 (9028) Usado en un sistema de protección de fuego, un petardo (squib) es B

OPCION A: un dispositivo de registro térmico.

OPCION B: un dispositivo para ocasionar la liberación del agente extintor.

OPCION C: una cánula usada para instalar discos frágiles en las botellas extintoras.

OPCION D:
