



DEPARTAMENTO SEGURIDAD OPERACIONAL
SUBDEPARTAMENTO LICENCIAS

Examen Teórico Base para Obtener o Renovar Licencia de
Mecánico de Mantenimiento (M.M.)

(Última actualización: Octubre 2013)

Materia : **CONEXIONES Y LINEAS DE FLUIDOS M.M.**
Cantidad de Preguntas : **20**

- 1.- **¿EN QUÉ RANGO DE PRESIONES TRABAJAN LAS TUBERÍAS DE ALUMINIO DE PRESIONES BAJAS Y MEDIAS?: (5932) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7.1, PÁRRAFO 4.**
 - A.- DE 0 A 1.500 PSI.
 - B.- DE 1.000 A 1.500 PSI.
 - C.- DE 1.500 A 2.000 PSI.
 - D.- DE MEDIA A ALTA PRESIÓN.

- 2.- **¿CUÁL ES EL MÁXIMO DE LA PROFUNDIDAD DE LAS RAYAS DE LAS PAREDES DE UNA CAÑERÍA QUE SE PUEDE REPARAR? (5947) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-15, PÁRRAFO 5.**
 - A.- EL QUINCE POR CIENTO.
 - B.- SOLO EL TRES POR CIENTO.
 - C.- MÁXIMO CINCO POR CIENTO.
 - D.- NO MÁS PROFUNDAS DEL DIEZ POR CIENTO.

- 3.- **CUÁL ES EL OBJETIVO AL DOBLAR UN TUBO? (5946) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-3, PÁRRAFO 4.**
- A.- DEJAR EL TUBO SIN REBABAS.
 - B.- DEJAR EL TUBO SIN CURVAS DEMASIADO PRONUNCIADAS.
 - C.- DEJAR EL TUBO SIN ABOLLADURAS.
 - D.- DEJAR EL TUBO LISTO PARA INSTALAR.
- 4.- **¿DÓNDE SE COLOCAN LAS MARCAS DE IDENTIFICACIÓN EN VÁLVULAS, REGULADORES FILTROS U OTRO TIPO DE ACCESORIOS? (5945) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-9, PÁRRAFO 1.**
- A.- EN EL ELEMENTO.
 - B.- INMEDIATAMENTE ADYACENTE AL ELEMENTO.
 - C.- CERCA DEL ACCESO AL ELEMENTO.
 - D.- EN LA LÍNEA DE CONEXIÓN DEL ELEMENTO.
- 5.- **GENERALMENTE ¿DÓNDE SE COLOCAN LAS CALCOMANIAS Y LAS CINTAS DE IDENTIFICACIÓN EN LAS LÍNEAS DE FLUÍDOS? (5944) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-9, PÁRRAFO 1.**
- A.- EN AMBOS EXTREMOS.
 - B.- EN EL EXTREMO QUE QUEDE A LA VISTA.
 - C.- EN EL LADO DE ENTRADA DE PRESIÓN.
 - D.- EN EL LADO DE LA SALIDA DE PRESIÓN.
- 6.- **¿QUÉ ES IMPORTANTE HACER ANTES DE EFECTUAR CUALQUIER REPARACIÓN CON CAÑERÍAS? (5943) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-1, PÁRRAFO 7.**
- A.- NO SACAR DE SU ENVOLTORIO LAS MANGUERAS HASTA JUSTO ANTES DE SU INSTALACIÓN.
 - B.- TENER LAS HERRAMIENTAS PRECISAS.
 - C.- IDENTIFICAR CON CUIDADO LOS MATERIALES DE LAS CAÑERÍAS.
 - D.- IDENTIFICAR CON PRECISIÓN LOS MATERIALES DE LAS CAÑERÍAS.

- 7.- **¿SOBRE QUÉ DIÁMETRO DE TUBERÍAS, EL DOBLES DEBE HACERSE CON HERRAMIENTAS? (5942) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-3, PÁRRAFO 4.**
- A.- 1/2 PULGADA.
 - B.- 1/32 PULGADA.
 - C.- 1/4 PULGADA.
 - D.- 1/16 PULGADA.
- 8.- **¿POR QUÉ DEBE SER EVITADA LA COMBINACIÓN DE FITTING DE ALEACIONES DIFERENTES?: (5941) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-10, PÁRRAFO 5.**
- A.- PARA EVITAR LA POSIBILIDAD DE QUEBRADURAS POR EL USO DE MATERIALES DISIMILES.
 - B.- PARA EVITAR LA CORROSIÓN DE MATERIALES DISIMILES.
 - C.- PARA EVITAR EL DESGASTE PREMATURO POR EL USO DE MATERIALES DISIMILES.
 - D.- PARA EVITAR LA QUEBRADURA POR LOS CAMBIOS DE TEMPERATURA.
- 9.- **LOS CONECTORES (FITTING) SIN ABOCARDADO MS CONSISTEN DE: (5940) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-10, PÁRRAFO 7.**
- A.- CUERPO, MANGA (SLEEVE) Y TUERCA.
 - B.- CUERPO, MANGUERA Y CAÑERÍA.
 - C.- TUERCA, TERMINAL A MANGUERA.
 - D.- CUERPO, MANGA (SLEEVE), TUERCA Y MALLA.
- 10.- **¿EN QUÉ MEDIDA ESTA CLASIFICADAS LAS CAÑERIAS? (5939) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-2, PÁRRAFO 3.**
- A.- EN 32 AVOS DE PULGADAS.
 - B.- EN DÉCIMAS DE CENTÍMETROS.
 - C.- EN OCTAVOS DE PULGADA.
 - D.- EN 16 AVOS DE PULGADA

- 11.- **¿QUIÉN ES EL RESPONSABLE DE INSTALAR LAS MARCAS DE LAS LÍNEAS DE FLUÍDOS CUANDO SEA NECESARIO?: (5938) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-9, PÁRRAFO 1.**
- A.- EL SUPERVISOR A CARGO DEL TRABAJO.
 - B.- EL CMA.
 - C.- EL MECÁNICO QUE EFECTÚA EL TRABAJO.
 - D.- LA EMPRESA EXPLOTADORA DE LA AERONAVE EN QUE SE EFECTÚA EL TRABAJO.
- 12.- **¿CÓMO SON IDENTIFICADAS LAS LÍNEAS DE FLUÍDOS EN LAS AERONAVES?: (5937) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-8, PÁRRAFO 4.**
- A.- CON COLORES, PALABRAS Y FIGURAS.
 - B.- CON CÓDIGO DE COLORES, PALABRAS Y SIMBOLOS GEOMÉTRICOS.
 - C.- CON MARCAS DE COLOR, PALABRAS Y SIMBOLOS GEOGRÁFICOS.
 - D.- CON FIGURAS GEOMÉTRICAS, COLORES Y LETRAS.
- 13.- **¿A QUÉ SE REFIERE EL TÉRMINO FLUJO FRÍO (COLD FLOW) EN LAS MANGUERAS FLEXIBLES?: (5936) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-18, PÁRRAFO 2.**
- A.- A LAS MARCAS PERMANENTES QUE QUEDAN POR EL APRIETE DE ABRASADERAS Y SOPORTES.
 - B.- A LA DIFERENCIA ENTRE EL DIÁMETRO INTERIOR Y EL DIAMETRO EXTERIOR.
 - C.- A QUE SE DEBEN USAR SOLAMENTE DONDE EXISTE BAJA TEMPERATURA.
 - D.- A QUE LAS PRESIONES NO HACEN SUBIR LA TEMPERATURA DE LAS MANGUERAS.

- 14.- **¿QUÉ IDENTIFICAN LAS MARCAS EN LA MAYORÍA DE LAS MANGUERAS?: (5935) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-17, PÁRRAFO 8.**
- A.- EL TIPO DE MATERIAL DEL CUAL ESTAN HECHAS.
 - B.- LA CANTIDAD DE PRESIÓN QUE SOPORTAN.
 - C.- EL DIÁMETRO Y LAS CAPAS DE MATERIAL QUE LAS COMPONEN.
 - D.- EL TIPO, EL AÑO DE FABRICACIÓN Y EL FABRICANTE.
- 15.- **¿QUÉ MATERIAL SE USA EN LA FABRICACIÓN DE LAS MANGUERAS FLEXIBLES?: (5934) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-17, PÁRRAFO 2.**
- A.- GOMA REFORZADA.
 - B.- MATERIAL COMBINADO.
 - C.- MATERIAL SINTÉTICO.
 - D.- MATERIAL FLEXIBLE.
- 16.- **¿QUÉ DEBE HACER PARA ASEGURAR POSITIVAMENTE QUE EL MATERIAL DE LA CAÑERÍA A INSTALAR ES IGUAL QUE LA RETIRADA?: (5933) REF.: FAA-H-8083.30, PÁGINA 7.1, PÁRRAFO 7.**
- A.- COMPARAR LOS DIÁMETROS DE AMBAS CAÑERÍAS.
 - B.- COMPARAR LAS MARCAS DE AMBAS CAÑERÍAS.
 - C.- COMPARAR EL LARGO Y LOS TERMINALES DE AMBAS CAÑERÍAS.
 - D.- VERIFICAR QUE AMBAS CAÑERÍAS SEAN DEL MISMO FABRICANTE.
- 17.- **EL USO DE CAÑERÍAS DE ACERO RESISTENTE A LA CORROSIÓN, DE ALTA RESISTENCIA, PERMITE QUE ESTAS TENGAN: (5931) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7.1, PÁRRAFO 5.**
- A.- LAS PAREDES GRUESAS.
 - B.- MAYOR FLEXIBILIDAD.
 - C.- MEJOR ADAPTABILIDAD.
 - D.- LAS PAREDES DELGADAS.

- 18.- **¿QUÉ CONSIDERACIONES DEBE TENER AL REEMPLAZAR LAS TUBERIAS?: (5930) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-1, PÁRRAFO 2.**
- A.- QUE SEAN DEL MISMO FABRICANTE QUE LAS ORIGINALES.
 - B.- QUE SEAN INTERCAMBIABLES.
 - C.- QUE SEAN DEL MISMO TIPO Y MATERIAL.
 - D.- QUE SEAN MAS RESISTENTES QUE LAS ORIGINALES.
- 19.- **¿DÓNDE SE USAN LAS LAS MANGUERAS FLEXIBLES?: (5929) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7.1, PÁRRAFO 1.**
- A.- EN LOS LUGARES EN QUE ESTÁN SUJETAS A UN POCO DE VIBRACIÓN.
 - B.- EN LOS LUGARES EN QUE ESTÁN SUJETAS A CONSIDERABLE VIBRACIÓN.
 - C.- EN LOS LUGARES EN QUE ESTÁN SUJETAS A ALTAS TEMPERATURAS.
 - D.- EN LOS LUGARES EN QUE ESTÁN EXPUESTAS AL FLUJO DE AIRE AMBIENTE.
- 20.- **¿CÓMO SE LLAMAN LAS CAÑERIAS METALICAS?: (5928) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-1, PÁRRAFO 1.**
- A.- LÍNEAS DE FLUIDOS RÍGIDAS.
 - B.- LÍNEAS DE FLUIDOS DURAS.
 - C.- LÍNEAS DE FLUIDOS DE ALTA PRESIÓN.
 - D.- LÍNEAS DE FLUIDOS DE ALTAS TEMPERATURAS.

Materia : DIBUJOS Y DIAGRAMAS M.M.

Cantidad de Preguntas : 20

- 1.- **¿CON QUÉ SON IDENTIFICADAS LAS IMPRESIONES? (7001) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-5, PÁRRAFO 2.**
 - A.- CON LETRAS.
 - B.- CON DIBUJOS.
 - C.- CON SIMBOLOS.
 - D.- CON NÚMEROS.

- 2.- **DENTRO DEL CUIDADO QUE DEBE TENER CON LOS GRÁFICOS ¿QUÉ COSA NUNCA DEBE HACER EN ELLOS? (7000) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-2, PÁRRAFO 4.**
 - A.- HACER ANOTACIONES, RAYARLOS O HACER MARCAS EN ELLOS.
 - B.- ESCRIBIR NOTAS O HACER OTROS DIBUJOS EN ELLOS.
 - C.- ESCRIBIR NOTAS O HACER MARCAS EN ELLOS.
 - D.- ESCRIBIR NOTAS O COLOCAR VASOS CON AGUA EN ELLOS.

- 3.- **¿QUÉ DEBE HACER PARA PROTEGER LOS DIBUJOS DE DAÑOS? (6999) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-2, PÁRRAFO 3.**
 - A.- NUNCA EXTENDERLOS SOBRE UNA MESA.
 - B.- NUNCA EXTENDERLOS EN EL PISO.
 - C.- PONERLES UN PESO EN CADA PUNTA.
 - D.- ENVOLVERLOS CADA VEZ QUE LOS VA HA ALMACENAR.

- 4.- **¿CÓMO ES CONSIDERADO, GENERALMENTE, UN DIBUJO DE CONJUNTO EN COMPARACIÓN CON UN DIBUJO DE DETALLE? (6998) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-2, PÁRRAFO 9.**
 - A.- MÁS COMPLEJO.
 - B.- MÁS SIMPLE.
 - C.- MÁS EXPLICATIVO.
 - D.- MÁS GRANDE.

- 5.- **¿CUÁL ES EL PROPÓSITO PRIMARIO DE LOS DIBUJOS DE CONJUNTO? (6997) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-2, PÁRRAFO 9.**
- A.- MOSTRAR LOS DETALLES DE TODAS LAS PARTES.
 - B.- MOSTRAR LA RELACIÓN DE ALGUNAS PARTES CON EL CONJUNTO.
 - C.- MOSTRAR LA RELACIÓN DE LAS PARTES INVOLUCRADAS Y LAS ADYACENTES.
 - D.- MOSTRAR LA RELACIÓN DE VARIAS PARTES.
- 6.- **¿QUÉ DEBE LEER PRIMERO CUANDO ABRE UN DIBUJO?: (6996) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2.20, PÁRRAFO 2.**
- A.- EL NÚMERO DE LA PÁGINA Y LA DESCRIPCIÓN DEL DIBUJO Y DEL ARTÍCULO.
 - B.- EL MODELO AFECTADO Y EL ÚLTIMO CAMBIO.
 - C.- EL NÚMERO DEL DIBUJO Y LA DESCRIPCIÓN DEL ARTÍCULO.
 - D.- LA LISTA DEL CONJUNTO.
- 7.- **¿DESDE DÓNDE SE MIDEN LAS DISTANCIAS ENTRE ORIFICIOS?: (6995) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-16, PÁRRAFO 6.**
- A.- DESDE CENTRO A CENTRO Y BORDE A BORDE DE LOS ORIFICIOS A MEDIR.
 - B.- DESDE CENTRO A CENTRO DE LOS ORIFICIOS A MEDIR.
 - C.- DESDE EL BORDE EXTERNO DE UNO AL BORDE EXTERNO DEL OTRO DE LOS ORIFICIOS A MEDIR.
 - D.- DESDE EL CENTRO DE UN ORIFICIO AL BORDE MÁS ALEJADO DEL OTRO ORIFICIO.
- 8.- **¿QUÉ INDICA UNA LÍNEA QUEBRADA EN UNA PORCIÓN DEL OBJETO?: (6994) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-17, PÁRRAFO 5.**
- A.- NO ESTÁ MOSTRADA EN EL DIBUJO.
 - B.- ESTÁ EN LA PÁGINA SIGUIENTE.
 - C.- ESTÁ PRESENTE, PERO ES MUY GRANDE.
 - D.- ESTÁ MOSTRADA EN EL DIBUJO.

- 9.- **¿CUÁLES SON LOS TIPOS DE LÍNEAS (ANCHOS O INTENSIDADES) UTILIZADAS EN LOS GRÁFICOS?: (6993) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-16, PÁRRAFO 2.**
- A.- EXTRA FINA, FINA, DELGADA, MEDIA, GRUESA Y EXTRA GRUESA .
 - B.- ANCHA, ALTA Y LARGA.
 - C.- FINA, EXTRA FINA Y GRUESA.
 - D.- DELGADA, MEDIA Y GRUESA.
- 10.- **LAS LÍNEAS SE USAN PARA MOSTRAR: (6992) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-16, PÁRRAFO 1.**
- A.- LOS BORDES DEL OBJETO.
 - B.- LAS MEDIDAS, CORTES Y CENTROS.
 - C.- LAS DIMENSIONES, SUPERFICIES OCULTAS E INDICAR EL CENTRO.
 - D.- LAS DIMENSIONES, SUPERFICIES, CONTORNOS Y ÁNGULOS OCULTOS E INDICAR EL CENTRO.
- 11.- **¿QUÉ DESCRIBE UN "DIBUJO DE CONJUNTO"?: (6991) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-2, PÁRRAFO 9.**
- A.- DETALLES DE INSTALACIÓN.
 - B.- UN OBJETO HECHO DE DOS O MÁS PARTES.
 - C.- PARTES MAYORES Y MENORES.
 - D.- UN OBJETO HECHO DE UNA PARTE.
- 12.- **¿QUÉ DESCRIBE UN "DIBUJO DE DETALLE"?: (6990) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-2, PÁRRAFO 8.**
- A.- UNA PARTE ÚNICA O INDIVIDUAL.
 - B.- UNA PARTE QUE DESCRIBE DETALLES.
 - C.- UNA PARTE DESCRITA CON LÍNEAS Y SIMBOLOS.
 - D.- UNA PARTE INDICADA CON LÍNEAS Y SIMBOLOS.

- 13.- **¿QUÉ SE UTILIZA PARA INDICAR ALGUNOS ELEMENTOS QUE SE USAN EN LA INDUSTRIA AERONÁUTICA?: (6989) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-18, PÁRRAFO 2.**
- A.- FIGURAS.
 - B.- NÚMEROS.
 - C.- LETRAS.
 - D.- SIMBOLOS.
- 14.- **¿EN QUÉ ORDEN SON COLOCADAS LAS DIMENSIONES Y LETRAS EN LOS GRÁFICOS?: (6988) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-16, PÁRRAFO 5.**
- A.- DE ABAJO HACIA ARRIBA.
 - B.- DE ARRIBA HACIA ABAJO.
 - C.- DE IZQUIERDA A DERECHA.
 - D.- DE DERECHA A IZQUIERDA.
- 15.- **¿CON QUÉ AYUDA SE HACEN LOS GRÁFICOS?: (6987) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-1, PÁRRAFO 2.**
- A.- CON LA AYUDA DE LÍNEAS Y NOTAS.
 - B.- CON LA AYUDA DE LÍNEAS, NOTAS, ABREVIACIONES Y SÍMBOLOS.
 - C.- CON LA AYUDA DE LÍNEAS Y SÍMBOLOS.
 - D.- CON LA AYUDA DE SÍMBOLOS, GRÁFICOS, MEDIDAS Y DIMENSIONES.
- 16.- **¿QUÉ UTILIZA LA INDUSTRIA AERONÁUTICA PARA EVITAR LA POSIBILIDAD DE ERRORES?: (6986) REF.: FAA-H-8083-30. PÁGINA 2-1, PÁRRAFO 1.**
- A.- GRÁFICOS PARA DESCRIBIR OBJETOS.
 - B.- GRÁFICOS PARA DETALLAR TRABAJOS.
 - C.- GRÁFICOS PARA MOSTRAR OBJETOS.
 - D.- GRÁFICOS PARA DESCRIBIR LAS MEDIDAS DE LOS OBJETOS.

- 17.- **¿QUÉ TIPO DE LÍNEAS QUE SE USAN PARA MOSTRAR EL CENTRO DE UN OBJETO?: (6985) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-16, PÁRRAFO 3.**
- A.- LÍNEAS CONTÍNUAS.
 - B.- LÍNEAS QUEBRADAS.
 - C.- LÍNEAS ALTERNADAS CON PUNTOS.
 - D.- LÍNEAS ALTERNADAS LARGAS Y CORTAS.
- 18.- **¿QUÉ DIFERENCIA DE NUMERACIÓN SE UTILIZA CUANDO UN GRÁFICO TIENE DOS O MÁS DETALLES?: (6984) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-5, PÁRRAFO 3.**
- A.- DESPUES DEL NÚMERO GUIÓN Y NÚMERO CORRELATIVO POR CADA DETALLE.
 - B.- DESPUES DEL NÚMERO GUIÓN Y LETRA DISTINTA POR CADA DETALLE.
 - C.- DESPUES DEL NÚMERO GUIÓN Y DOS NÚMEROS SEGUIDOS PARA CADA DETALLE.
 - D.- NÚMERO DISTINTO PARA CADA DETALLE.
- 19.- **¿QUÉ TIPO DE LÍNEA ES UNA LÍNEA PARA DIMENSIONES?: (6983) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-16, PÁRRAFO 4.**
- A.- ES UNA LÍNEA SÓLIDA QUEBRADA.
 - B.- ES UNA LÍNEA SÓLIDA MEDIA.
 - C.- ES UNA LÍNEA SÓLIDA FINA.
 - D.- ES UNA LÍNEA SÓLIDA GRUESA.
- 20.- **¿QUÉ TIPO DE LÍNEA ES NORMALMENTE USADA PARA REPRESENTAR UN BORDE O CONTORNO NO VISIBLE PARA EL QUE LO MIRA? (6982) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-17, PÁRRAFO 7.**
- A.- LÍNEA CONTÍNUA.
 - B.- LÍNEA DISCONTINUA O SEGMENTADA.
 - C.- LÍNEA LLENA DELGADA.
 - D.- GUIONES ALTERNADOS CORTOS Y LARGOS.

Materia : ELECTRICIDAD BÁSICA M.M.

Cantidad de Preguntas : 30

- 1.- ¿QUÉ EFECTOS OCURREN EN LOS CIRCUITOS AC, Y QUE NO OCURREN EN LOS CIRCUITOS DC? (5657) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-44, PÁRRAFO 4.**

 - A.- EL EFECTO DE REACTANCIA POSITIVA Y NEGATIVA.
 - B.- EL EFECTO DE REACTANCIA CAPACITIVA E INDUCTIVA.
 - C.- EL EFECTO DE REACTANCIA ALTERNA Y CONTÍNUA.
 - D.- EL EFECTO DE REACTANCIA. MAYOR Y MENOR.

- 2.- ¿EN QUÉ SE PRODUCEN CAMBIOS CONSTANTEMENTE EN LA CORRIENTE ALTERNA ? (5656) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-44, PÁRRAFO 4.**

 - A.- EN DIRECCIÓN E INTENSIDAD.
 - B.- EN FRECUENCIA Y VOLTAJE.
 - C.- EN VELOCIDAD Y POTENCIA.
 - D.- EN VOLTAJE Y AMPERAJE.

- 3.- ¿QUÉ CUALIDAD TIENE LOS TRANSFORMADORES DE VOLTAJE?: (5655) REF.: FAAH-8083-30, PÁGINA 10-67, PÁRRAFO 3.**

 - A.- QUE SOLAMENTE SON PARA BAJAR EL VOLTAJE.
 - B.- QUE SON PARA BAJAR EL VOLTAJE Y LA CORRIENTE.
 - C.- QUE SOLAMENTE SON PARA SUBIR EL VOLTAJE.
 - D.- QUE SON PARA BAJAR O SUBIR EL VOLTAJE.

- 4.- ¿QUÉ SUCEDE CUANDO LAS LÍNEAS DE FUERZA MAGNÉTICA SON CORTADAS POR UN CONDUCTOR QUE PASA A TRAVÉS DE ELLAS?: (5654) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-130, PÁRRAFO 3.**

 - A.- AUMENTA LA FUERZA DEL CAMPO MAGNÉTICO.
 - B.- SE EXCITAN LAS LÍNEAS DE FUERZA.
 - C.- SE INDUCE UN VOLTAJE EN EL CONDUCTOR.
 - D.- SE PRODUCE UN CALENTAMIENTO EN EL CONDUCTOR.

- 5.- **¿CUÁNDO INTERRUMPEN UN CIRCUITO LOS CIRCUIT BREAKERS?: (5653) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-30, PÁRRAFO 8.**
A.- CUANDO EL EQUIPO EXCEDE VALORES PREDETERMINADOS DE TEMPERATURA.
B.- CUANDO LA CORRIENTE EXCEDE UN VALOR PREDETERMINADO.
C.- CUANDO EL VOLTAJE EXCEDE VALORES PREDETERMINADOS.
D.- CUANDO EXISTE UN CORTO CIRCUITO.
- 6.- **¿QUÉ PIERDEN LAS PLACAS NEGATIVAS DE UNA BATERÍA DE NICKEL-CADMIO CUANDO SE CARGA? (5652) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-94, PÁRRAFO 7.**
A.- OXIGENO.
B.- CADMIO.
C.- NICKEL.
D.- AGUA.
- 7.- **¿QUÉ INDICA EL ESTADO DE LA CARGA DE UNA BATERÍA DE PLOMO-ÁCIDO?: (5651) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-92, PÁRRAFO 7.**
A.- EL PORCENTAJE DE ÁCIDO.
B.- EL VOLTAJE DE LA BATERÍA.
C.- EL AMPERAJE DE LA BATERÍA.
D.- LA DENSIDAD DEL ELECTROLITO.
- 8.- **¿EN QUÉ SE CLASIFICA LA CAPACIDAD DE UNA BATERÍA?: (5650) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-92, PÁRRAFO 3.**
A.- EN LA CANTIDAD DE PLACAS.
B.- EN VOLTS-HORA.
C.- EN AMPERES-HORA.
D.- EN VOLTS Y AMPERES.

- 9.- **¿QUÉ DEBE TENER EN CUENTA CUANDO PRUEBA UNA BATERÍA DE PLOMO-ÁCIDO CON UN HIDRÓMETRO?: (5649) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-93, PÁRRAFO 2.**
- A.- LA DENSIDAD DEL ELECTROLITO.
 - B.- LA TEMPERATURA DEL ELECTROLITO.
 - C.- LA TEMPERATURA AMBIENTE.
 - D.- EL LUGAR DONDE LA BATERÍA ESTÁ.
- 10.- **¿CÓMO SE LLAMA LA HABILIDAD QUE TIENEN LOS IMANES DE MANTENER SU MAGNETISMO?: (5648) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-11, PÁRRAFO 5.**
- A.- RETENTIVIDAD.
 - B.- FUERZA.
 - C.- CAPACIDAD.
 - D.- IMANTACIÓN.
- 11.- **¿CÓMO PUEDEN SER CLASIFICADOS LOS IMÁNES ARTIFICIALES?: (5647) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-11, PÁRRAFO 3.**
- A.- IMANES PERMANENTES E IMANES PERIÓDICOS.
 - B.- ELECTROIMANES E IMANES DE CALOR.
 - C.- IMANES TEMPORALES Y DEFINITIVOS.
 - D.- IMANES PERMANENTES Y TEMPORALES.
- 12.- **¿CÓMO SE LLAMAN LAS RESISTENCIAS VARIABLES QUE SE UTILIZAN PARA VARIAR LA CANTIDAD DE CORRIENTE EN UN CIRCUITO?: (5646) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-28, PÁRRAFO 1.**
- A.- CONTROLES.
 - B.- RELAYS.
 - C.- REÓSTATOS.
 - D.- REGULADORES DE VOLTAJE.

- 13.- **¿QUÉ ES IMPORTANTE DIFERENCIAR CUANDO SE EXAMINA LA CAIDA DE VOLTAJE EN LOS CIRCUITOS EN SERIE?: (5645) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-35, PÁRRAFO 6.**
- A.- LA DIFERENCIA ENTRE VOLTAJE Y RESISTENCIA.
 - B.- LA DIFERENCIA ENTRE VOLTAJE Y CAIDA DE VOLTAJE.
 - C.- LA DIFERENCIA ENTRE TEMPERATURA Y CALENTAMIENTO.
 - D.- LA DIFERENCIA ENTRE RESISTENCIA Y CONSUMO.
- 14.- **¿DE QUÉ ALEACIÓN SON CONSTRUIDOS LOS FUSIBLES?: (5644) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-30, PÁRRAFO 5.**
- A.- DE ESTAÑO Y BISMUTO.
 - B.- DE ESTAÑO Y COBRE.
 - C.- DE BISMUTO Y PLATA.
 - D.- DE PLATA Y COBRE.
- 15.- **¿CUÁLES SON LOS MÉTODOS MÁS COMUNES DE PRODUCCIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA?: (5643) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-23, PÁRRAFO 4.**
- A.- HIDROELÉCTRICA, QUÍMICA Y EÓLICA.
 - B.- MECÁNICA, FÍSICA, FOTOELÉCTRICA Y TERMAL.
 - C.- TÉRMICA, QUÍMICA Y FÍSICA.
 - D.- PRESIÓN, QUÍMICA, TERMAL Y LUZ.
- 16.- **¿QUÉ ELEMENTOS COMPONEN UN CIRCUITO DC EN SERIE BÁSICO?: (5642) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-34, PÁRRAFO 5.**
- A.- UN ELEMENTO CONSUMIDOR DE ENERGÍA, UNA FUENTE DE CALOR Y UN CABLE.
 - B.- UNA FUENTE DE VOLTAJE, UNA RESISTENCIA Y UN LIMITADOR DE CORRIENTE.
 - C.- UNA FUENTE DE VOLTAJE, UN CONDUCTOR Y UNA RESISTENCIA
 - D.- UNA UNIDAD DE POTENCIA, UNA FUENTE DE LUZ Y UN CONDUCTOR.

- 17.- **¿CUÁLES SON LOS MEJORES CONDUCTORES DE ELECTRICIDAD?: (5641) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-19, PÁRRAFO 2.**
- A.- ALUMINIO, PLATA Y HIERRO.
 - B.- PLATA, COBRE Y ORO.
 - C.- ORO, VIDRIO Y CERÁMICA.
 - D.- COBRE, CARBÓN Y AGUA.
- 18.- **¿CUÁLES SON LAS PROPIEDADES DE LA ELECTRICIDAD?: (5640) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-17, PÁRRAFO 7.**
- A.- CONDUCTIVIDAD, AISLACIÓN Y RESISTENCIA.
 - B.- CORRIENTE, VOLTAJE Y RESISTENCIA.
 - C.- POTENCIA POSITIVA, POTENCIA NEGATIVA Y POTENCIA NEUTRA.
 - D.- FLUJO, RESISTENCIA Y AMPERAJE.
- 19.- **¿CÓMO SE LLAMAN LOS FLUJOS DE ELECTRICIDAD?: (5639) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-16, PÁRRAFO 1.**
- A.- TEORÍA DE CORRIENTE CONVENCIONAL Y TEORÍA ELECTRÓN.
 - B.- TEORÍA DE CORRIENTE REVERSA Y TEORÍA DE CORRIENTE DIRECTA..
 - C.- TEORÍA DE CORRIENTE PARÁSITA Y TEORÍA ELECTROMOTRIZ.
 - D.- TEORÍA DE CORRIENTE DIRECTA Y TEORÍA DE CORRIENTE ALTERNA.
- 20.- **¿DE QUÉ DEPENDE LA FUERZA DE UN IMAN?: (5638) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-7, PÁRRAFO 3.**
- A.- DE LA UBICACIÓN DEL IMAN CON RESPECTO A LOS POLOS TERRESTRES.
 - B.- DEL PORTE DEL IMAN.
 - C.- DEL CAMPO ELECTROMAGNÉTICO QUE RODEA EL IMAN.
 - D.- DEL CAMPO MAGNÉTICO QUE RODEA EL IMAN.

- 21.- **¿CÓMO SE DISTRIBUYE LA CARGA ELÉCTRICA EN UN DISCO DE METAL PEQUEÑO?: (5637) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-6, PÁRRAFO 3.**
- A.- CONCENTRADA EN EL CENTRO.
 - B.- MÁS EN EL CENTRO QUE EN LOS BORDES.
 - C.- PAREJA.
 - D.- MÁS EN LOS BORDES QUE EN EL CENTRO.
- 22.- **¿CON QUÉ TIENE RELACIÓN UNA DE LAS LEYES FUNDAMENTALES DE LA ELECTRICIDAD ESTÁTICA?: (5636) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-4, PÁRRAFO 2.**
- A.- CON EL ROCE, LA FRICCIÓN Y LA INDUCCIÓN.
 - B.- CON LA ATRACCIÓN Y LA REPULSIÓN.
 - C.- CON LA INDUCCIÓN, EL DESPLAZAMIENTO Y EL ROCE.
 - D.- CON EL ROCE Y LA FRICCIÓN.
- 23.- **¿CÓMO SE PRODUCE, GENERALMENTE, LA ELECTRICIDAD ESTÁTICA?: (5635) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-4, PÁRRAFO 4.**
- A.- POR EL FROTAMIENTO DE MATERIALES NO CONDUCTORES.
 - B.- POR EL FROTAMIENTO DE MATERIALES SEMI CONDUCTORES.
 - C.- POR EL FROTAMIENTO DE MATERIALES CONDUCTORES.
 - D.- POR EL FROTAMIENTO DE MATERIALES PLÁSTICOS.
- 24.- **¿DE QUÉ TIPO ESTÁ DESCRITA QUE ES LA ELECTRICIDAD?: (5634) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-4, PÁRRAFO 4.**
- A.- DINÁMICA Y ALTA.
 - B.- ESTÁTICA, DINÁMICA, CIRCULAR Y PLANA.
 - C.- ESTÁTICA Y BAJA.
 - D.- ESTÁTICA Y DINÁMICA.

- 25.- **¿CUÁNDO SE PUEDE AGREGAR AGUA A UNA BATERÍA DE NICKEL-CADMIO?: (5633) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-95, PÁRRAFO 1.**
A.- CUANDO ESTA TOTALMENTE CARGADA.
B.- ANTES DE EMPEZAR A CARGARLA.
C.- CUANDO ESTA SIENDO CARGADA.
D.- DESPUES DE 12 HORAS DE HABER SIDO CARGADA.
- 26.- **¿CÓMO ESTÁN ORDENADAS LAS CATEGORÍAS DE LA MATERIA?: (5632) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-1, PÁRRAFO 3.**
A.- POR LA CANTIDAD DE ÁTOMOS.
B.- POR LA CANTIDAD DE ENERGÍA.
C.- POR LA ACTIVIDAD MOLECULAR.
D.- POR SUS COMPONENTES.
- 27.- **¿CÓMO PUEDE SER DEFINIDA LA MATERIA?: (5631) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-1, PÁRRAFO 3.**
A.- TIENE ELEMENTOS Y MATERIA.
B.- TIENE MASA Y TIENE VOLÚMEN.
C.- TIENE MASA, VOLÚMEN Y OCUPA ESPACIO.
D.- TIENE ÁTOMOS Y MOLÉCULAS.
- 28.- **¿CUÁLES SON ALGUNOS TIPOS DE PROTECTORES DE CIRCUITOS ELÉCTRICOS UTILIZADOS EN AERONAVES?: (5630) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-30, PÁRRAFO 3.**
A.- FUSIBLES (FUSES), CIRCUIT BREAKERS, PROTECTORES TÉRMICOS.
B.- FUSIBLES (FUSES), PROTECTORES DE SOBRE VOLTAJE, PROTECTORES TÉRMICOS.
C.- FUSIBLES, RELAY.
D.- PROTECTORES TÉRMICOS, SWITCHES, FUSIBLES.

- 29.- **¿CON QUÉ DEBE NEUTRALIZAR EL COMPARTIMIENTO DE BATERÍA SI VA HA CAMBIAR UNA BATERÍA DE PLOMO-ACIDO CON UNA DE NÍQUEL-CADMIO?: (5629) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-95, PÁRRAFO 2.**
- A.- CON VINAGRE, JUGO DE LIMÓN O AGUA DULCE.
 - B.- CON JUGO DE LIMÓN, ACIDO BÓRICO O AGUA.
 - C.- CON ABUNDANTE AGUA, SECAR Y PINTAR.
 - D.- CON AMONIÁCO O ACIDO BÓRICO.
- 30.- **¿QUÉ DEBE HACER SI EL ELECTROLITO DE UNA BATERÍA DE NÍQUEL-CADMIO ES DERRAMADO EN LAS MANOS?: (5628) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-95, PÁRRAFO 5.**
- A.- NEUTRALIZAR CON ABUNDANTE AGUA DULCE O SALADA, CON UNA SOLUCIÓN DE ÁCIDO BÓRICO, VINAGRE O JUGO DE LIMÓN.
 - B.- NEUTRALIZAR CON 'VINAGRE O JUGO DE LIMÓN.
 - C.- NEUTRALIZAR EL ALKALÍ CON VINAGRE O ÁCIDO BÓRICO.
 - D.- NEUTRALIZAR CON UNA SOLUCIÓN DE ÁCIDO BÓRICO Y ABUNDANTE AGUA.

Materia : FACTORES HUMANOS.

Cantidad de Preguntas : 160

- 1.- **¿QUÉ PUEDE OCURRIR CUANDO LAS FALLAS LATENTES SE ORIGINAN EN DECISIONES CUESTIONABLES? (11704) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 9, PÁRRAFO 1.14.**
 - A.- ALGUIEN PUEDE COMETER UN ERROR.
 - B.- ALGUIEN PUEDE COMETER UNA FALLA CATASTRÓFICA.
 - C.- ALGUIEN PUEDE COMETER OTRA FALLA LATENTE.
 - D.- ALGUIEN PUEDE COMETER UNA FALLA ACTIVA.

- 2.- **¿CUÁL ES EL ELEMENTO QUE ES EL NÚCLEO EN EL MODELO SHELL? (11703) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 6, PÁRRAFO 1.9.**
 - A.- EL ELEMENTO EQUIPO.
 - B.- EL ELEMENTO SOPORTE LÓGICO.
 - C.- EL ELEMENTO HUMANO.
 - D.- EL ELEMENTO AMBIENTAL.

- 3.- **¿CUÁL ES UNO DE LOS OBJETIVOS DE ESTE COMPENDIO? (11702) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 4, PÁRRAFO 1.6.**
 - A.- INDICAR LOS FACTORES HUMANOS QUE REVISTEN IMPORTANCIA RELATIVA PARA EL TRABAJO.
 - B.- INDICAR LOS FACTORES HUMANOS QUE REVISTEN IMPORTANCIA SIGNIFICATIVA PARA LA SEGURIDAD.
 - C.- INDICAR LOS FACTORES HUMANOS QUE REVISTEN IMPORTANCIA SIGNIFICATIVA PARA LA CAPACITACIÓN.
 - D.- INDICAR LOS FACTORES HUMANOS QUE SON IMPORTANTES PARA EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO.

- 4.- **TODO TRABAJO DE MANTENIMIENTO CONSTITUYE UNA OPORTUNIDAD PARA COMETER ERRORES HUMANOS QUE PUEDEN PROVOCAR ANOMALÍAS: (11701) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-3, PÁRRAFO 6.3.1.**
- A.- NO DESEADAS EN LA AERONAVE.
 - B.- ESPECÍFICAS DE FALLAS REPETITIVAS.
 - C.- QUE SERÁN DETECTADAS EN UNA PRÓXIMA INSPECCIÓN.
 - D.- DE MUCHA TRASCENDENCIA.
- 5.- **¿QUÉ ES NECESARIO HACER PARA DISMINUIR EL INDICE DE ACCIDENTES? (11700) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 1, PÁGINA 1-1-1, PÁRRAFO 1.1.1.**
- A.- CREAR UN AMBIENTE DE TRABAJO GRATO.
 - B.- AUMENTAR EL SUELDO AL PERSONAL DE MANTENIMIENTO.
 - C.- COMPRENDER EL TEMA DE LAS PREOCUPACIONES DEL PERSONAL DE MANTENIMIENTO.
 - D.- COMPRENDER EL TEMA DE LOS FACTORES HUMANOS.
- 6.- **¿CUÁL ES EL ELEMENTO MÁS VULNERABLE A LAS INFLUENCIAS? (11699) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 1, PÁGINA 1-1-1, PÁRRAFO 1.2.1.**
- A.- EL ELEMENTO AMBIENTAL.
 - B.- EL ELEMENTO MATERIAL.
 - C.- EL ELEMENTO HUMANO.
 - D.- EL ELEMENTO SICOLÓGICO.

7.- LAS PUBLICACIONES NO CONSIDERABAN LOS FACTORES HUMANOS ATINENTES AL PERSONAL DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES, ESTO HA CONSTITUIDO: (11698) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-2, PÁRRAFO 6.2.3.

A.- UN RECONOCIMIENTO DE QUE LOS ACCIDENTES NO SE DEBEN A FALLAS DE MANTENIMIENTO.

B.- UNA SERIA OMISIÓN.

C.- UNA SERIA FALTA DE VISIÓN.

D.- UNA PREOCUPACIÓN QUE SE PODRÍA CORREGIR.

8.- LAS ORGANIZACIONES, DENTRO DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA, HAN SIDO CONSTITUIDAS PARA ALCANZAR UNA META O FINALIDAD PRÁCTICA. Y LA SEGURIDAD: (11697) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 2, PÁGINA 1-2-6, PÁRRAFO 2.3.2.

A.- NO ES LA FINALIDAD PRINCIPAL.

B.- ES LA FINALIDAD PRINCIPAL.

C.- ES UNA META Y NO UN FIN.

D.- ES UN COMPROMISO CON LOS ACCIONISTAS.

9.- ¿QUÉ PORCENTAJE DE ACCIDENTES SON ATRIBUIBLES AL FACTOR HUMANO? (11696) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 1, PÁGINA 1-1-5, PÁRRAFO 1.3.2.

A.- 60 %.

B.- 50 %.

C.- 25 %.

D.- 75 %.

- 10.- **¿CÓMO SE DENOMINAN LAS FALLAS CUANDO "LA ALTA GERENCIA DE MANTENIMIENTO NO TOMA LAS MEDIDAS POSITIVAS PARA EXIGIR QUE SE CUMPLAN LOS PROCEDIMIENTOS EN LAS ORGANIZACIONES RESPECTIVAS"? (11695) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-9, PÁRRAFO 4.**
- A.- FALLAS FRECUENTES.
 - B.- FALLAS ACTIVAS.
 - C.- FALLAS LATENTES.
 - D.- FALLAS ACTIVAS Y LATENTES.
- 11.- **¿QUÉ ASPECTO SE REALIZÓ DE MODO MÁS CIENTÍFICO PARA MEJORAR LA EFICIENCIA HUMANA? (11694) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 1, PÁGINA 1-1-1, PÁRRAFO 1.1.3**
- A.- LA CLASIFICACIÓN DE SELECCIÓN Y EL ADIESTRAMIENTO PREVIO.
 - B.- LA SELECCIÓN Y EL ADIESTRAMIENTO.
 - C.- LA SELECCIÓN DEL AMBIENTE DE TRABAJO Y LAS AYUDAS.
 - D.- LA SELECCIÓN POR EDAD Y PREPARACIÓN PREVIA.
- 12.- **¿QUÉ CUESTIÓN ES POSIBLEMENTE UNA DE LAS MÁS IMPORTANTES DENTRO DE LOS FACTORES HUMANOS RELATIVOS AL MANTENIMIENTO DE LAS AERONAVES? (11693) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-9, PÁRRAFO 6.4.1.**
- A.- LAS COMUNICACIONES.
 - B.- LA CALIDAD DE LOS MATERIALES.
 - C.- LOS MANUALES.
 - D.- LAS HERRAMIENTAS.

- 13.- **¿QUÉ ELEMENTOS TIENEN MAYORES POSIBILIDADES DE AFECTAR NEGATIVAMENTE A LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN? (11692) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-3, PÁRRAFO 6.2.7.**
- A.- LAS FALLAS TÉCNICAS Y LOS ERRORES HUMANOS TIENE LAS MISMAS POSIBILIDADES.
 - B.- LAS FALLAS TÉCNICAS Y NO LOS ERRORES HUMANOS.
 - C.- ALGUNAS VECES LOS ERRORES HUMANOS Y OTRAS LAS FALLAS TÉCNICAS.
 - D.- LOS ERRORES HUMANOS Y NO LAS FALLAS TÉCNICAS.
- 14.- **¿QUÉ SOSTIENE LA FILOSOFÍA MODERNA, EN MATERIA DE SEGURIDAD, PARA EL "ERROR HUMANO", EN LA PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES? (11691) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 1, PÁGINA 1-1-2, PÁRRAFO 1.2.2.**
- A.- QUE EL ERROR HUMANO DEBERÍA SER EL PUNTO INICIAL EN LA PREVENCIÓN Y EL PUNTO FINAL EN LA INVESTIGACIÓN.
 - B.- QUE LA PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES NO DEBERÍA CONSIDERAR EL ERROR HUMANO.
 - C.- QUE EL ERROR HUMANO DEBERÍA SER EL PUNTO DE PARTIDA EN LA PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN.
 - D.- QUE EL ERROR HUMANO DEBERÍA SER EL PUNTO FINAL EN LA PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN.
- 15.- **DURANTE LOS ÚLTIMOS 10 AÑOS, LOS ACCIDENTES POR FALLAS EN EL MANTENIMIENTO HAN AUMENTADO EN: (11690) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-2, PÁRRAFO 6.2.2.**
- A.- MENOR PORCENTAJE QUE EL AUMENTO DEL NÚMERO DE VUELOS.
 - B.- MAYOR PORCENTAJE QUE EL AUMENTO DEL NÚMERO DE VUELOS.
 - C.- EL MISMO PORCENTAJE EN QUE HAN AUMENTADO LOS VUELOS.
 - D.- UN PORCENTAJE SIMILAR AL AUMENTO DE LOS VUELOS.

- 16.- **¿CÓMO SE IDENTIFICAN, GENERALMENTE, LOS ERRORES DE MANTENIMIENTO? (11689) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-8, PÁRRAFO 6.3.27.**
- A.- COMO DEFICIENCIAS.
 - B.- COMO ERRORES HUMANOS.
 - C.- COMO DEBILIDADES DEL SISTEMA.
 - D.- COMO FALLA DE MATERIAL.
- 17.- **¿CÓMO SE DENOMINA LA FALLA CUANDO "EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN NO SIGUE LOS MÉTODOS Y PROCEDIMIENTOS ESTABLECIDOS"? (11688) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-9, PÁRRAFO 6.3.29.**
- A.- FALLA ACTIVA Y LATENTE.
 - B.- FALLA LATENTE.
 - C.- FALLA PENDIENTE.
 - D.- FALLA ACTIVA.
- 18.- **LAS COMUNICACIONES ENTRE LAS LÍNEAS AÉREAS Y EL FABRICANTE DE LAS AERONAVES SON DE UN ASPECTO: (11687) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-10, PÁRRAFO 6.4.3.**
- A.- TRASCENDENTAL.
 - B.- BASTANTE IMPORTANTE.
 - C.- CRUCIAL.
 - D.- IMPORTANTE.
- 19.- **LOS ERRORES HUMANOS SON COMETIDOS POR PERSONAS APARENTEMENTE: (11686) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 1, PÁGINA 1-1-5, PÁRRAFO 1.3.2.**
- A.- TENSIONADAS Y DUDOSAMENTE CALIFICADAS.
 - B.- SANAS Y DEBIDAMENTE CALIFICADAS.
 - C.- ENFERMAS Y DEBIDAMENTE CALIFICADAS.
 - D.- CALIFICADAS PERO MUY PREOCUPADAS.

- 20.- **EL ENFOQUE QUE SE DA A LOS SISTEMAS SOCIOTÉCNICOS ES DESCUBRIR: (11685) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 2, PÁGINA 1-2-1, PÁRRAFO 2.1.4.**
- A.- QUÉ ES LO QUE ESTÁ MAL, EN VEZ DE QUIÉN COMETÍO EL ERROR.
- B.- QUIÉN COMETÍO EL ERROR, EN VEZ DE QUÉ ES LO QUE ESTÁ MAL.
- C.- QUIÉN COMETÍO EL ERROR PARA SANCIONARLO.
- D.- COMO SE PUEDE SOLUCIONAR EL ERROR.
-
- 21.- **¿CUÁL ES EL ELEMENTO MÁS FLEXIBLE, ADAPTABLE Y VALIOSO DEL SISTEMA AERONÁUTICO? (11684) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 1, PÁGINA 1-1-1, PÁRRAFO 1.2.1.**
- A.- EL ELEMENTO AMBIENTAL.
- B.- EL ELEMENTO ECONÓMICO.
- C.- EL ELEMENTO MATERIAL.
- D.- EL ELEMENTO HUMANO.
-
- 22.- **¿QUÉ CARACTERÍSTICA TIENEN LOS ERRORES DE MANTENIMIENTO? (11683) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-8, PÁRRAFO 6.3.24.**
- A.- QUEDA CLARAMENTE ESTABLECIDO CUANDO SE COMETEN.
- B.- NO SE IDENTIFICAN NUNCA.
- C.- NO SE IDENTIFICAN EN EL MOMENTO DE COMETERSE.
- D.- SE PUEDEN DETECTAR CON UNA BUENA SUPERVISIÓN.
-
- 23.- **¿QUÉ SE ELIMINÓ PARA OBTENER LA COOPERACIÓN EN LAS NOTIFICACIONES DE ACCIDENTES? (11682) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 1, PÁGINA 1-1-1, PÁRRAFO 1.1.6.**
- A.- EL RECONOCIMIENTO OFICIAL.
- B.- LAS MEDIDAS PUNITIVAS.
- C.- LA CONFIDENCIALIDAD.
- D.- LA APLICACIÓN DE SANCIONES.

- 24.- **¿QUÉ FACTOR ES EL QUE MÁS CONTRIBUYE A LOS ACCIDENTES DE AVIACIÓN? (11681) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 1, PÁGINA 1-1-1, PÁRRAFO 1.1.1.**
- A.- EL DESEMPEÑO HUMANO.
 - B.- EL SOPORTE LÓGICO.
 - C.- EL FACTOR ECONÓMICO.
 - D.- EL FACTOR EQUIPO.
- 25.- **EL ERROR HUMANO EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO SE MANIFIESTA COMO UNA: (11680) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-3, PÁRRAFO 6.3.1.**
- A.- ANORMALIDAD INVOLUNTARIA.
 - B.- ANORMALIDAD INTENCIONADA.
 - C.- ANORMALIDAD NO DETECTADA.
 - D.- ANORMALIDAD NO INTENCIONADA.
- 26.- **¿A QUÉ SE REFIERE LA "TOLERANCIA DE ERRORES"? (11679) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 42, PÁRRAFO 6.12.c).**
- A.- A LA CAPACIDAD DEL SISTEMA PARA CONTROLAR, MITIGAR Y ACEPTAR UN ERROR SIN QUE OCURRAN CONSECUENCIAS CATASTRÓFICAS.
 - B.- A LA CAPACIDAD DEL SISTEMA PARA DETECTAR UN ERROR ANTES QUE OCURRAN CONSECUENCIAS CATASTRÓFICAS.
 - C.- A LA CAPACIDAD DEL SISTEMA PARA ACEPTAR UN ERROR SIN QUE OCURRAN CONSECUENCIAS CATASTRÓFICAS.
 - D.- A LA CAPACIDAD DEL SISTEMA PARA ANALIZAR LOS ERRORES DESPUÉS QUE HAN OCURRIDO ACCIDENTES CON CONSECUENCIAS CATASTRÓFICAS.

- 27.- **¿CUÁL DE LO SIGUIENTE ES UNA ESTRATEGIA DE "CAPTACIÓN DE ERRORES"? (11678) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 41, PÁRRAFO 6.12.b).**
- A.- ENSAYO FUNCIONAL, OPERACIONAL Y DE CALIDAD DESPUÉS DE EFECTUADA LA TAREA.
 - B.- ENSAYO FUNCIONAL Y OPERACIONAL DESPUÉS DE EFECTUADA LA TAREA.
 - C.- ENSAYO FUNCIONAL Y OPERACIONAL DESPUÉS DEL PRIMER VUELO.
 - D.- ENSAYO FUNCIONAL Y OPERACIONAL ANTES DE EFECTUADA LA TAREA.
- 28.- **¿QUÉ FINALIDAD TIENEN "LAS ESTRATEGIAS DE REDUCCIÓN DE ERRORES"? (11677) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 41, PÁRRAFO 6.12.a).**
- A.- INTERVENIR DIRECTAMENTE EN LA FUENTE DEL ERROR.
 - B.- INTERVENIR DIRECTAMENTE EN EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO.
 - C.- INTERVENIR DIRECTAMENTE EN LA EMPRESA Y SU CONTROL DE CALIDAD.
 - D.- INTERVENIR DIRECTAMENTE EN LA CAPACITACIÓN PARA IMPEDIR QUE SE REPITA EL ERROR.

29.- ¿POR QUÉ ES IMPORTANTE LA CLASIFICACIÓN DE ESTRATEGIAS? (11676) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 41, PÁRRAFO 6.12.

A.- PORQUE AYUDA A RESALTAR LOS DISTINTOS INSTRUMENTOS QUE PUEDEN UTILIZAR LOS FABRICANTES Y GERENTES DE MANTENIMIENTO PARA DETECTAR EL ERROR HUMANO.

B.- PORQUE AYUDA A DESTACAR LAS DISTINTAS ESTRATEGIAS QUE PUEDEN UTILIZAR LOS FABRICANTES Y GERENTES DE MANTENIMIENTO PARA ENCARAR EL ERROR HUMANO.

C.- PORQUE AYUDA A DESTACAR A LOS CAUSANTES DE LOS ACCIDENTES E INCIDENTES Y DISTINGUIRLOS DEL RESTO DE LOS MECÁNICOS DE MANTENIMIENTO.

D.- PORQUE AYUDA A DESTACAR LOS DISTINTOS INSTRUMENTOS O HERRAMIENTAS QUE PUEDEN UTILIZAR LOS FABRICANTES Y GERENTES DE MANTENIMIENTO PARA ENCARAR EL ERROR HUMANO.

30.- ADEMÁS DE CLASIFICAR LOS ERRORES ¿QUÉ OTRA CLASIFICACIÓN INDICA EL ESTUDIO DE LOS PÁRRAFOS ANTERIORES? (11675) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 41, PÁRRAFO 6.12.

A.- CLASIFICAR LAS ESTRATEGIAS DE INCENTIVOS PARA DE PERSONAL.

B.- CLASIFICAR LAS ESTRATEGIAS DE CAPACITACIÓN.

C.- CLASIFICAR LAS ESTRATEGIAS DE PREVENCIÓN.

D.- CLASIFICAR LAS ESTRATEGIAS DE SELECCIÓN.

- 31.- **EN LOS ESTUDIOS SOBRE LA PERFORMANCE DEL SER HUMANO, A MENUDO ¿QUÉ A SIDO LO MÁS DIFÍCIL DE COMPRENDER? (11674) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 40, PÁRRAFO 6.7.**
- A.- CUAL ES EL PENSAMIENTO DEL PERSONAL EN EL MOMENTO QUE CUMPLE LAS TAREAS.
 - B.- CUAL ES LA PERSPECTIVA DEL PERSONAL, QUE PIENSA Y EL MODO EN QUE SU MENTE FUNCIONA.
 - C.- COMO EVITAR SUS DISTRACCIONES, QUE PIENSA Y EL MODO DE COMPROMETERLO CON LA EMPRESA.
 - D.- CUAL ES LA PERSPECTIVA DEL PERSONAL, QUE LO HACE COMETER ERRORES Y EL MODO EN QUE SU MENTE FUNCIONA.
- 32.- **DE ACUERDO A LOS ESTUDIOS ¿CUÁNDO TERMINA LA INVESTIGACIÓN DE UN ACCIDENTE? (11673) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 40, PÁRRAFO 6.6.**
- A.- CUANDO SE IDENTIFICA A LA PERSONA QUE COMETIO EL ERROR.
 - B.- CUANDO SE IDENTIFICA A LA PERSONA QUE NO EFECTUÓ EL CONTROL DE CALIDAD.
 - C.- CUANDO SE IDENTIFICA A LA PERSONA QUE DESPACHÓ LA AERONAVE.
 - D.- CUANDO SE IDENTIFICA A LA PERSONA QUE DENUNCIO EL HECHO.
- 33.- **¿EN QUÉ SE CENTRAN, PRIMORDIALMENTE, LAS PUBLICACIONES QUE TRATAN DE TEORÍAS SOBRE EL ERROR HUMANO? (11672) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 39, PÁRRAFO 6.5, 1/.**
- A.- EN LA CATEGORIZACIÓN DE ESOS ERRORES.
 - B.- EN LA IDENTIFICACIÓN DE ESOS ERRORES.
 - C.- EN LA INVESTIGACIÓN DE ESOS ERRORES.
 - D.- EN LA CLASIFICACIÓN DE ESOS ERRORES.

34.- ¿POR QUÉ LOS ERRORES EN TUERCAS Y TORNILLOS INSUFICIENTEMENTE APRETADOS, O ALAMBRES FIJADORES QUE NO SE INSTALARON, FRUSTRA A DISEÑADORES Y GERENTES? (11671) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 38, PÁRRAFO 6.4.

A.- PORQUE PARECE POCO PRÁCTICO DISEÑAR OTRO TIPO DE ELEMENTOS.

B.- PORQUE SON ELEMENTOS DE MUY BAJO COSTO Y MUCHO CONSUMO.

C.- PORQUE PARECE POCO PRÁCTICO PROCEDER A UN NUEVO DISEÑO DE LOS MISMOS.

D.- PORQUE SON ELEMENTOS DE USO DEMASIADO FRECUENTE Y FÁCIL DE TRABAJAR.

35.- ¿CÓMO, VARIOS DEPARTAMENTOS DE MANTENIMIENTO, HAN SOLUCIONADO EL PROBLEMA QUE SE PRODUCE CON LOS CAMBIOS DE TURNO? (11670) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 38, PÁRRAFO 6.3.

A.- PERFECCIONANDO EL SISTEMA PARA ASEGURAR QUE TODAS LAS TAREAS INICIADAS EN UN TURNO SE DEJEN PENDIENTES PARA CUANDO VUELVA EL MISMO TURNO.

B.- PERFECCIONANDO EL SISTEMA PARA ASEGURAR QUE TODAS LAS TAREAS INICIADAS EN UN TURNO DETERMINADO SE NOTIFIQUEN AL SIGUIENTE.

C.- PERFECCIONANDO EL SISTEMA PARA ASEGURAR QUE TODAS LAS TAREAS INICIADAS EN UN TURNO DETERMINADO SE NOTIFIQUEN A LA GERENCIA.

D.- PERFECCIONANDO EL SISTEMA PARA ASEGURAR QUE TODAS LAS TAREAS INICIADAS EN UN TURNO DETERMINADO SE TERMINEN ANTES QUE EL TURNO SE RETIRE.

- 36.- EN LOS ACCIDENTES, ADEMÁS DE UNA RUPTURA IMPORTANTE EN EL SISTEMA DE MANTENIMIENTO ¿QUÉ OTRA FUENTE FALLÓ? (11669) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 38, PÁRRAFO 6.2.**
- A.- LOS NIVELES DE DEFENSA QUE NO CUMPLIERON SU FUNCIÓN DE PROTECCIÓN.
 - B.- LA GERENCIA QUE NO SE PREOCUPA DE LA CAPACITACIÓN.
 - C.- LOS NIVELES DE DEFENSA QUE NO CUMPLIERON SU FUNCIÓN DE ADVERTENCIA.
 - D.- LOS NIVELES DE DEFENSA QUE NO CUMPLIERON SU FUNCIÓN DE DETENER LAS FALLAS LATENTES.
- 37.- SIENDO EL TALLER DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES UN ESLABÓN EN LOS ACCIDENTES DE AERONAVES ¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN ESTOS ACCIDENTES? (11668) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 38, PÁRRAFO 6.1.**
- A.- CENTRANDO LA ATENCIÓN EN LAS POSIBLES FALLAS DE ADMINISTRACIÓN.
 - B.- CENTRANDO LA ATENCIÓN EN LOS ERRORES DE LOS INDIVIDUOS.
 - C.- CENTRANDO LA ATENCIÓN EN LAS POSIBLES FALLAS DE LOS ELEMENTOS.
 - D.- CENTRANDO LA ATENCIÓN EN LAS POSIBLES FALLAS DE CONJUNTO.
- 38.- ¿QUÉ PORCENTAJE DEL TRABAJO SE ESTIMA QUE EL MECÁNICO DE MANTENIMIENTO LO EMPLEA EN LLENAR INFORMES Y FORMULARIOS? (11667) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 36, PÁRRAFO 5.4.**
- A.- 15 %.
 - B.- 10 %.
 - C.- 25 %.
 - D.- 30 %.

- 39.- **¿QUÉ BENEFICIOS PROPORCIONA EL QUE SE TRASLADEN A SISTEMAS COMPUTACIONALES LA MAYORÍA DEL TRABAJO DE DOCUMENTOS DE LOS MECÁNICOS DE AERONAVES? (11666) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 36, PÁRRAFO 5.4.**
- A.- TRABAJO MENOS COMPETITIVO.
 - B.- TRABAJO MENOS APRESURADO.
 - C.- MAYOR REMUNERACIÓN.
 - D.- MENOS TRABAJO.
- 40.- **¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES TEMAS DEBERÍA INCLUIR LA INSTRUCCIÓN DE LOS MECÁNICOS DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES? (11665) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 34, PÁRRAFO 4.16.**
- A.- LOS MÉTODOS DE TOMA DE DECISIONES.
 - B.- EL DESARROLLO DEL COMPORTAMIENTO INDIVIDUAL.
 - C.- LA COMPETENCIA QUE DEBE EXISTIR CON OTROS EQUIPOS.
 - D.- LA FRECUENCIA Y HORARIOS DE LA CAPACITACIÓN.
- 41.- **¿CON QUÉ DEBERÍA CONTARSE PARA IDENTIFICAR LA PERFORMANCE DE LOS INDIVIDUOS Y TAMBIÉN SU CONTRIBUCIÓN AL RENDIMIENTO DEL EQUIPO? (11664) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 34, PÁRRAFO 4.14.**
- A.- CON UN MECANISMO PARA IDENTIFICAR LA PERFORMANCE DE GRUPOS DE INDIVIDUOS.
 - B.- CON UN INFORME DE DESEMPEÑO DE CADA TRABAJADOR.
 - C.- CON UNA FILMACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DIARIAS Y EN HORAS EXTRAS.
 - D.- CON UN MECANISMO PARA IDENTIFICAR LA PERFORMANCE DE LOS INDIVIDUOS.

- 42.- **¿CÓMO FUNCIONA EL ENFOQUE QUE SE DA SOBRE EL CONCEPTO DE EQUIPO EN LAS LÍNEAS AÉREAS? (11663) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 34, PÁRRAFO 4.13.**
- A.- PUEDE QUE FUNCIONE MUY BIÉN EN UNA Y REGULAR EN OTRA.
- B.- PUEDE QUE FUNCIONE MUY BIÉN EN TODAS LAS LÍNEAS AÉREAS.
- C.- PUEDE QUE FUNCIONE MUY BIÉN EN UNA Y NO SEA APROPIADO EN OTRA.
- D.- PUEDE QUE NO FUNCIONE MUY BIÉN EN NINGUNA LÍNEA AÉREA.
-
- 43.- **EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE ¿EN QUÉ ASPECTOS DEBERÍA SER RESPONSABLE EL EQUIPO? (11662) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 33, PÁRRAFO 4.12.**
- A.- EN LA TOMA DE DECISIONES SOBRE HORARIOS, ASCENSOS Y DESTINACIONES.
- B.- EN LA TOMA DE DECISIONES SOBRE HORARIOS Y PROGRAMAS.
- C.- EN LA TOMA DE DECISIONES SOBRE ADQUISICIONES DE MATERIAL.
- D.- EN LA TOMA DE DECISIONES SOBRE REMUNERACIONES.
-
- 44.- **¿QUÉ PUEDE TENER UN IMPORTANTE EFECTO EN LA PRODUCTIVIDAD? (11661) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 33, PÁRRAFO 4.11.**
- A.- UN DISEÑO APROPIADO DEL PUESTO DE TRABAJO.
- B.- QUE LOS REPUESTOS Y LAS HERRAMIENTAS SEAN LAS ADECUADAS.
- C.- QUE EL PERSONAL ESTÉ CAPACITADO.
- D.- LA DISTRIBUCIÓN DE LOS TRABAJOS Y LA OPORTUNA ENTREGA DE LOS MATERIALES.

- 45.- **¿CUÁLES SON ALGUNOS DE LOS ASPECTOS MÁS IMPORTANTES QUE CABE EXAMINAR EN LA ESFERA DE LA CONCEPTUACIÓN Y GESTIÓN DE LOS EQUIPOS DE TRABAJO? (11660) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 33, PÁRRAFO 4.10.**
- A.- LOS SISTEMAS DE REMUNERACIÓN Y RECOMPENSA Y LA ASIGNACIÓN DFE TURNOS.
 - B.- LA SELECCIÓN Y CAPTACIÓN DEL PERSONAL.
 - C.- LA INSTRUCCIÓN Y LA DESTINACIÓN.
 - D.- EL DISEÑO DE LOS PUESTOS DE TRABAJO, LOS SISTEMAS DE REMUNERACIÓN Y RECOMPENSA.
- 46.- **¿QUÉ MÉTODO PARECE RAZONABLE CREER QUE PUEDE EMPLEARSE CON ÉXITO EN EL MANTENIMIENTO DE AERONAVES? (11659) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 33, PÁRRAFO 4.9.**
- A.- EL MÉTODO INDIVIDUAL.
 - B.- EL MÉTODO DE GRUPO.
 - C.- EL MÉTODO DE EQUIPO.
 - D.- EL MÉTODO DE ELEMENTOS.
- 47.- **¿EN QUÉ MÉTODO SE CENTRA LA FILOSOFÍA ACTUAL RESPECTO DEL DISEÑO Y ESTRUCTURACIÓN DE LOS PUESTOS DE TRABAJO? (11658) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 33, PÁRRAFO 4.8.**
- A.- EN EL MÉTODO DE ASCENSOS.
 - B.- EN EL MÉTODO DE MOTIVACIÓN.
 - C.- EN EL MÉTODO DE PREMIOS.
 - D.- EN EL MÉTODO DE INNOVACIÓN.

- 48.- **¿A QUÉ ACTITUDES PUEDE CONDUCIR LA FALTA DE IDENTIFICACION CON EL EQUIPO? (11657) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 32, PÁRRAFO 4.6.**
- A.- A ACTITUDES INDIFERENTES.
 - B.- A ACTITUDES DE COMPROMISO.
 - C.- A ACTITUDES DILIGENTES.
 - D.- A ACTITUDES NEGLIGENTES.
- 49.- **¿A QUÉ CONDUCE LA FALTA DE IDENTIFICACIÓN CON EL EQUIPO, DE LOS TRABAJADORES DE MANTENIMIENTO? (11656) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 32, PÁRRAFO 4.6.**
- A.- A FOMENTAR ACTITUDES AGRAVIANTES.
 - B.- A HACER INDICACIONES INOPORTUNAS A SUS SUPERIORES.
 - C.- A HACER MAL SU TRABAJO.
 - D.- A ACTITUDES INDIFERENTES.
- 50.- **¿QUÉ SE LOGRA SI SE PERMITE A LOS TÉCNICOS QUE PARTICIPEN EN LOS PROCESOS DE DECISIONES? (11655) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 32, PÁRRAFO 4.5.**
- A.- QUE SE SIENTAN PARTÍCIPES DE LA EMPRESA.
 - B.- QUE SE SIENTAN PARTE IMPORTANTE DE LA EMPRESA.
 - C.- QUE SE SIENTAN CONTRIBUYENTES VALIOSOS.
 - D.- QUE PUEDAN OBTENER ASCENSOS DENTRO DE LA EMPRESA.

- 51.- **¿QUÉ INCONVENIENTE TIENE EL ORGANIZAR LAS ESPECIALIDADES TÉCNICAS EN DEPARTAMENTOS O GRUPOS FUNCIONALES? (11654) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 31, PÁRRAFO 4.1.**
- A.- NO FAVORECE EL TRABAJO EN EQUIPO PERO FAVORECE EL CONTROL Y LAS COMUNICACIONES.
- B.- NO FAVORECE EL TRABAJO EN EQUIPO NI LAS COMUNICACIONES.
- C.- FAVORECE EL TRABAJO EN EQUIPO PERO NO FAVORECE LAS COMUNICACIONES.
- D.- NO FAVORECE EL TRABAJO EN EQUIPO PERO SÍ FAVORECE LAS COMUNICACIONES.
-
- 52.- **¿EN QUÉ INTERFAZ SE PRODUCE DISCORDANCIA, DE ACUERDO AL MODELO SHEL, DE LA PROBLEMÁTICA DEL RUIDO, LOS MATERIALES TÓXICOS Y LAS PLATAFORMAS DE TRABAJO? (11653) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 30, PÁRRAFO 3.33.**
- A.- EN LA INTERFAZ ELEMENTO HUMANO-MEDIO AMBIENTE.
- B.- EN LA INTERFAZ ELEMENTO HUMANO-ELEMENTO HUMANO.
- C.- EN LA INTERFAZ ELEMENTO HUMANO-SOPORTE LÓGICO.
- D.- EN LA INTERFAZ ELEMENTO HUMANO-EQUIPO.
-
- 53.- **¿CUÁL ES EL EQUIPO MÍNIMO QUE DEBERÍAN USAR LAS PERSONAS QUE TRABAJAN CON PRODUCTOS TÓXICOS? (11652) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 30, PÁRRAFO 3.31.**
- A.- VESTIMENTA ADECUADA, PROTECTORES AUDITIVOS, CASCO Y GAFAS PROTECTORAS.
- B.- PROTECTORES DE OÍDOS, GUANTES DE GOMA Y GAFAS PROTECTORAS.
- C.- PROTECTORES DE OÍDOS, GUANTES DE GOMA Y CHALECOS REFLECTANTES.
- D.- VESTIMENTA ADECUADA, GUANTES DE GOMA Y GAFAS PROTECTORAS.

- 54.- **¿CUÁL ES EL PROBLEMA QUE PUEDE PROVOCAR LA EXPOSICIÓN PROLONGADA AL RUIDO ELEVADO? (11651) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 29, PÁRRAFO 3.30.**
- A.- PUEDE HACER PERDER LA CAPACIDAD AUDITIVA Y LA CONCENTRACIÓN.
 - B.- PUEDE HACER PERDER EN FORMA TEMPORAL LA CAPACIDAD AUDITIVA.
 - C.- PUEDE HACER PERDER EN FORMA PERMANENTE LA CAPACIDAD AUDITIVA.
 - D.- PUEDE HACER QUE LAS PERSONAS TENGAN QUE HABLAR MÁS FUERTE PARA ENTENDERSE.
- 55.- **¿QUIÉN DEBE SER CONSCIENTE DE PROPORCIONAR Y EXIJIR LA ILUMINACIÓN ADECUADA TANTO PARA LAS ZONAS EN QUE SE REALIZA EL MANTENIMIENTO COMO PARA LA REALIZACIÓN DE LAS TAREAS? (11650) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 29, PÁRRAFO 3.29.**
- A.- EL REPRESENTANTE TÉCNICO.
 - B.- LA GERENCIA.
 - C.- LOS SUPERVISORES.
 - D.- EL CUERPO DE INSPECTORES.
- 56.- **SEGÚN EL MODELO SHEL ¿QUÉ DISCORDANCIA SE PRODUCE POR EL PROBLEMA DE LA MALA ILUMINACIÓN? (11649) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 29, PÁRRAFO 3.28.**
- A.- DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-MEDIO AMBIENTE.
 - B.- DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-SOPORTE LÓGICO.
 - C.- DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-EQUIPO.
 - D.- DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-ELEMENTO HUMANO.

- 57.- **¿CUÁLES SON ALGUNAS DE LAS DESVENTAJAS DE LAS LAMPARAS PORTÁTILES? (11648) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 28, PÁRRAFO 3.27.**
- A.- POCA BRILLANTEZ Y SIEMPRE OCUPAN UNA DE LAS MANOS.
 - B.- DEMASIADA BRILLANTEZ Y POCA MANIOBRABILIDAD.
 - C.- SIEMPRE SON POCAS Y GENERALMENTE SE GUARDAN DEMASIADO LEJOS.
 - D.- POCA BRILLANTEZ Y HABITUALMENTE OCUPAN UNA DE LAS MANOS.
- 58.- **¿CUÁL ES UNO DE LOS PARÁMETROS DE TRABAJO MÁS IMPORTANTES EN EL MANTENIMIENTO DE AERONAVES? (11647) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 28, PÁRRAFO 3.26.**
- A.- LAS NORMAS.
 - B.- LAS HERRAMIENTAS.
 - C.- LA ILUMINACIÓN.
 - D.- LOS MANUALES.
- 59.- **¿CÓMO SON CONSIDERADAS LAS CONDICIONES DE LAS TAREAS DE MANTENIMIENTO EFECTUADAS AL AIRE LIBRE Y/O DE NOCHE? (11646) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 28, PÁRRAFO 3.25.**
- A.- NECESARIAMENTE IDEALES.
 - B.- NO NECESARIAMENTE IDEALES.
 - C.- RUTINARIAS.
 - D.- IDEALES.

- 60.- **¿POR QUÉ ES IMPORTANTE EL CONTROL MÉDICO REGULAR DEL PERSONAL DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES? (11645) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 28, PÁRRAFO 3.24.**
- A.- POR LA CRECIENTE CORRELACIÓN ENTRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y PERFORMANCE DE LOS TÉCNICOS.
- B.- POR EL AUMENTO EN LA TECNOLOGÍA DE LAS AERONAVES DE ÚLTIMA GENERACIÓN.
- C.- POR LA CRECIENTE CORRELACIÓN ENTRE SALUD Y PERFORMANCE DE LOS TÉCNICOS.
- D.- POR LA RELACIÓN QUE EXISTE ENTRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y PERFORMANCE DE LOS TÉCNICOS.
- 61.- **¿QUÉ ASPECTOS DEL SER HUMANO INFLUYEN EN LA PERFORMANCE DE ESTE? (11644) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 28, PÁRRAFO 3.23.**
- A.- LA SALUD, LAS PREOCUPACIONES Y EL ESTADO ANÍMICO.
- B.- LAS PREOCUPACIONES.
- C.- LAS RELACIONES FAMILIARES Y LABORALES.
- D.- LA SALUD Y EL ESTADO FÍSICO.
- 62.- **LA MAYORÍA DE LOS ACCIDENTES CAUSADOS POR ERRORES HUMANOS SE REALIZARON DURANTE EL TURNO DE NOCHE ¿EN QUÉ INTERFAZ, DEL MODELO SHEL, SE PRODUJO LA DEFICIENCIA? (11643) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 27, PÁRRAFO 3.22.**
- A.- EN LA INTERFAZ ELEMENTO HUMANO-EQUIPO.
- B.- EN LA INTERFAZ ELEMENTO HUMANO-ELEMENTO HUMANO.
- C.- EN LA INTERFAZ ELEMENTO HUMANO-MEDIO AMBIENTE.
- D.- EN LA INTERFAZ ELEMENTO HUMANO-SOPORTE LÓGICO.

- 63.- **DESDE EL PUNTO DE VISTA FISIOLÓGICO Y MENTAL ¿EN QUÉ HORAS EL SER HUMANO ESTÁ MÁS ALERTA? (11642) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 27, PÁRRAFO 3.22.**
- A.- DURANTE LA MADRUGADA.
 - B.- DURANTE LAS HORAS DEL DÍA.
 - C.- DEPENDE DE LA COSTUMBRE DE CADA PERSONA.
 - D.- DURANTE LAS HORAS DE LA NOCHE.
- 64.- **¿CUÁNDO SE REALIZA FRECUENTEMENTE EL MANTENIMIENTO DE AERONAVES? (11641) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 27, PÁRRAFO 3.22.**
- A.- DE NOCHE.
 - B.- DE DÍA.
 - C.- DE DÍA, SIEMPRE QUE NO LLUEVA.
 - D.- DE MADRUGADA.
- 65.- **¿QUÉ ASPECTO DEBIERAN FOMENTAR LAS EMPRESAS AÉREAS PARA CAPTAR PERSONAL CAPACITADO EN MANTENIMIENTO DE AERONAVES? (11640) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 27, PÁRRAFO 3.21.**
- A.- LA EDUCACIÓN EN ESCUELAS Y LICEOS.
 - B.- LA EDUCACIÓN EN ESCUELAS INDUSTRIALES DE CALIDAD.
 - C.- LA EDUCACIÓN EN ESCUELAS DE NIVEL SUPERIOR.
 - D.- LA EDUCACIÓN EN ESCUELAS SECUNDARIAS DE CALIDAD.
- 66.- **¿QUÉ PUEDE OCASIONAR UN ERROR EN LA TAREA DE MANTENIMIENTO MÁS SIMPLE? (11639) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 27, PÁRRAFO 3.20.**
- A.- PÉRDIDAS Y DAÑOS MAYORES Y MENORES.
 - B.- DAÑOS IRREPARABLES.
 - C.- PÉRDIDAS Y DAÑOS CONSIDERABLES.
 - D.- PÉRDIDA DE CREDIBILIDAD EN EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO.

- 67.- **¿EN QUÉ SE ESTÁ CONVIRTIENDO EL MANTENIMIENTO DEBIDO A LA COMPLEJIDAD DE LAS NUEVAS AERONAVES? (11638) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 27, PÁRRAFO 3.20.**
- A.- EN UNA FUNCIÓN MÁS DESARROLLADA.
 - B.- EN UNA FUNCIÓN MÁS CRUCIAL.
 - C.- EN UNA FUNCIÓN ALTAMENTE COMPLEJA.
 - D.- EN UNA FUNCIÓN IMPORTANTE.
- 68.- **¿CUÁL ES EL SISTEMA DE INSTRUCCIÓN EN COMPUTADOR QUE ESTÁ REEMPLAZANDO AL SISTEMA CBI? (11637) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 25, PÁRRAFO 3.17.**
- A.- SISTEMA DE TUTORÍA INTELIGENTE (ITS).
 - B.- SISTEMA DE TUTORÍA PRESENCIAL (PTS).
 - C.- SISTEMA DE CAPACITACIÓN INTELIGENTE (ICS).
 - D.- SISTEMA DE REGISTRO DE CAPACITACIÓN. (SRC).
- 69.- **¿CUÁL ES UNA DE LAS DEFICIENCIAS DEL SISTEMA DE ESTUDIO EN CBI? (11636) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 25, PÁRRAFO 3.16.**
- A.- PREVEE POCA O NINGUNA INSTRUCCIÓN DE TIPO INTERACTIVO.
 - B.- ES DE MUY ELEVADO COSTO.
 - C.- MUY POCAS EMPRESAS TIENEN ESTE SISTEMA DE INSTRUCCIÓN.
 - D.- PREVEE POCA O NINGUNA INSTRUCCIÓN DE TIPO CORRECTIVO.

- 70.- **¿QUÉ CUALIDADES DEBE TENER UNA PERSONA PARA DESEMPEÑARSE COMO INSTRUCTOR? (11635) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 25, PÁRRAFO 3.15.**
- A.- DEBE SER EXPERTO EN LA MATERIA Y CONOCER TODOS LOS PROCEDIMIENTOS DE LA EMPRESA.
 - B.- DEBE SABER EL MODO DE ENSEÑAR Y DAR EXPLICACIONES DE REPASO ADECUADAS.
 - C.- DEBE SER EXPERTO EN LA MATERIA Y SABER EL MODO DE ENSEÑAR.
 - D.- DEBE SER EXPERTO EN LA MATERIA Y SABER EL MÉTODO DE TRABAJO DE SU EMPRESA.
- 71.- **¿POR QUÉ MOTIVOS DEBERÍAN SELECCIONARSE LOS INSTRUCTORES EN LOS PUESTOS DE TRABAJO (OJT)? (11634) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 24, PÁRRAFO 3.14.**
- A.- POR SU TÉCNICA DE ENSEÑANZA Y POR LA MOTIVACIÓN A ENSEÑAR A OTRAS PERSONAS.
 - B.- POR SU PERICIA TÉCNICA Y POR SU MOTIVACIÓN EN ENSEÑAR A OTRAS PERSONAS.
 - C.- POR SU PERICIA TÉCNICA Y POR SU CAPACIDAD PARA ENTENDER LOS TRABAJOS DE MANTENIMIENTO.
 - D.- POR SU MOTIVACIÓN EN ENSEÑAR A OTRAS PERSONAS Y POR SU ANTIGUEDAD EN LA EMPRESA.
- 72.- **¿CÓMO DEBERÍA ESTAR CONSTITUIDA LA CAPACITACIÓN EN LAS LÍNEAS AÉREAS? (11633) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 24, PÁRRAFO 3.13.**
- A.- CLASES ESTRUCTURADAS SEGÚN UN PROGRAMA ADECUADO Y FORMACIÓN EN EL PUESTO DE TRABAJO (OJT).
 - B.- CLASES REGULARES Y FORMACIÓN EN EL PUESTO DE TRABAJO (OJT).
 - C.- CLASES ESTRUCTURADAS Y DESARROLLADAS ANUALMENTE Y FORMACIÓN EN EL PUESTO DE TRABAJO (OJT).
 - D.- CLASES PLANIFICADAS, AUTORIZADAS Y DESARROLLADAS ANUALMENTE Y FORMACIÓN EN EL PUESTO DE TRABAJO (OJT).

- 73.- **¿CUÁLES SON LOS TEMAS DE ESTUDIO, SEGÚN ESTA CIRCULAR, QUE REALIZAN LOS ESTUDIANTES PARA MECÁNICOS DE AVIACIÓN? (11632) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 24, PÁRRAFO 3.12.**
- A.- MADERAS, MATERIALES COMPUESTOS, BARNICES, TELAS Y MOTORES RECÍPROCOS.
 - B.- RECUBRIMIENTO METÁLICO, BARNICES, TELAS Y MOTORES RECÍPROCOS.
 - C.- RECUBRIMIENTO METÁLICO, MATERIALES COMPUESTOS Y MOTORES DE TURBINA A GAS.
 - D.- MADERAS, BARNICES, TELAS Y MOTORES RECÍPROCOS.
- 74.- **¿CÓMO CONSIDERA LA CAPACITACIÓN DE DOS AÑOS, IMPARTIDA EN MUCHOS ESTADOS, ESTA CIRCULAR? (11631) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 24, PÁRRAFO 3.11.**
- A.- INSUFICIENTE.
 - B.- RELATIVAMENTE LARGA.
 - C.- RELATIVAMENTE CORTA.
 - D.- SUFICIENTE.
- 75.- **¿QUÉ DEBE ELABORAR LA GERENCIA DE LA LÍNEA AÉREA PARA EVITAR QUE SALGAN AERONAVES EN MALAS CONDICIONES DE AERONAVEGABILIDAD? (11630) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 23, PÁRRAFO 3.10.**
- A.- REGLAMENTOS.
 - B.- PROCEDIMIENTOS.
 - C.- CIRCULARES.
 - D.- NORMATIVAS.

- 76.- **¿CUÁL ES UNA DE LAS FUNCIONES DE LA GERENCIA DE MANTENIMIENTO? (11629) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 23, PÁRRAFO 3.10.**
- A.- ASEGURAR QUE SUS ORGANISMOS DE MANTENIMIENTO DISPONGAN DE PERSONAL ADECUADAMENTE PREPARADO.
 - B.- ASEGURAR QUE SUS ORGANISMOS DE ABASTECIMIENTO DISPONGAN DE PERSONAL ADECUADAMENTE ENTRENADO.
 - C.- ASEGURAR QUE SUS ORGANISMOS DE PUBLICACIONES TÉCNICAS DISPONGAN DE PERSONAL ADECUADAMENTE ENTRENADO.
 - D.- ASEGURAR QUE LA ORGANIZACIÓN OBTENGA LAS PUBLICACIONES TÉCNICAS ACTUALIZADAS Y LOS INSTRUMENTOS NECESARIOS.
- 77.- **¿QUÉ ACTIVIDADES DEBEN REFLEJAR UN EQUILIBRIO APROPIADO PARA OBTENER EL MÁXIMO DE HORAS DE VUELO Y REALIZAR LOS TRABAJOS DE MANTENIMIENTO? (11628) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 23, PÁRRAFO 3.10.**
- A.- LAS HORAS DE VUELO Y EN TIERRA DE LAS AERONAVES.
 - B.- EL ABASTECIMIENTO DE REPUESTOS Y LAS TAREAS DE MANTENIMIENTO.
 - C.- LOS HORARIOS DE LAS AERONAVES Y LOS TRABAJOS DE MANTENIMIENTO DE LÍNEA.
 - D.- LOS HORARIOS DE LAS AERONAVES Y LAS TAREAS DE MANTENIMIENTO.
- 78.- **CUANDO FALLAN VARIOS INDIVIDUOS ¿QUÉ SE DICE QUE FALLA? (11627) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 23, PÁRRAFO 3.9.**
- A.- TODOS LOS ESTAMENTOS.
 - B.- LOS INDIVIDUOS.
 - C.- LA ORGANIZACIÓN.
 - D.- TODOS LOS GERENTES DE LA EMPRESA.

- 79.- SEGÚN LO DESCRITO EN ESTE PÁRRAFO ¿QUÉ FUÉ LO QUE PERMITIO QUE SE PRODUJERA EL ACCIDENTE? (11626) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 23, PÁRRAFO 3.9.**
- A.- FALLA DE UN INDIVIDUO.
 - B.- FALLA DE UN GRUPO DE INDIVIDUOS, POR LO TANTO, DE LA ORGANIZACIÓN.
 - C.- FALLA DE INDIVIDUOS DE MANTENIMIENTO Y DE VUELO.
 - D.- FALLA DE UN INDIVIDUO Y DE UN GRUPO DE INDIVIDUOS.
- 80.- ¿QUÉ FALLA COMETIO EL INSPECTOR AL AYUDAR A QUITAR LOS TORNILLOS EN ESTE CASO? (11625) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 22, PÁRRAFO 3.7.**
- A.- NO ACTUÓ EFICAZMENTE COMO INSPECTOR.
 - B.- ACTUÓ EFICAZMENTE COMO INSPECTOR.
 - C.- ACTUÓ EFICAZMENTE COMO MECÁNICO DE MANTENIMIENTO E INSPECTOR.
 - D.- NO CUMPLIÓ LA FUNCIÓN DE CONTROL DE CALIDAD.
- 81.- EN EL ACCIDENTE DE LA AERONAVE EMB-120 ¿CUÁL FUÉ LA FALLA Y CUÁL FUÉ LA DISCORDANCIA? (11624) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 22, PÁRRAFO 3.5.**
- A.- FALLA LATENTE Y DISCORDANCIA FACTOR HUMANO-AMBIENTE.
 - B.- FALLA ACTIVA Y DISCORDANCIA FACTOR HUMANO-FACTOR HUMANO.
 - C.- FALLA LATENTE Y DISCORDANCIA FACTOR HUMANO-SOPORTE LÓGICO.
 - D.- FALLA LATENTE Y DISCORDANCIA FACTOR HUMANO-FACTOR HUMANO.

- 82.- ¿QUÉ SE HA COMPROBADO EN LAS INVESTIGACIONES DE LOS ACCIDENTES NARRADOS EN ÉSTA CIRCULAR? (11623) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 22, PÁRRAFO 3.4.**
- A.- LA EXISTENCIA DE VARIAS FALLAS LATENTES Y UNA FALLA ACTIVA, ADEMÁS DE UNA DEFICIENCIA GRAVE EN LAS INTERFACES FACTOR HUMANO-FACTOR HUMANO Y FACTOR HUMANO-SOPORTE LÓGICO.
- B.- LA EXISTENCIA DE VARIAS FALLAS ACTIVAS Y DE UNA DEFICIENCIA GRAVE EN LAS INTERFACES FACTOR HUMANO-FACTOR HUMANO Y FACTOR HUMANO-SOPORTE LÓGICO.
- C.- LA EXISTENCIA DE VARIAS FALLAS LATENTES Y DE UNA DEFICIENCIA GRAVE EN LAS INTERFACES FACTOR HUMANO-FACTOR HUMANO Y FACTOR HUMANO-SOPORTE LÓGICO.
- D.- LA EXISTENCIA DE VARIAS FALLAS LATENTES Y DE UNA DEFICIENCIA GRAVE EN LAS INTERFACES FACTOR HUMANO-MEDIO AMBIENTE Y FACTOR HUMANO-SOPORTE LÓGICO.
- 83.- ¿CUÁL SERÍA EL GRAN BENEFICIO QUE APORTARÍA A LAS LÍNEAS AÉREAS EL COMUNICARSE CUANDO TIENEN UN INCIDENTE POR RAZONES DE MANTENIMIENTO? (11622) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 21, PÁRRAFO 3.3.**
- A.- QUE PODRÍAN EVITAR UN ACCIDENTE Y REDUCIR LOS COSTOS DE TODAS LAS COMPAÑIAS.
- B.- QUE PODRÍAN EVITAR UN ACCIDENTE POR RAZONES SIMILARES.
- C.- QUE PODRÍAN INTERCAMBIAR EL PERSONAL DE SUPERVISORES Y MECÁNICOS.
- D.- QUE PODRÍAN ABARATAR EL COSTO DEL MANTENIMIENTO.
- 84.- ¿CUÁL ES EL PROBLEMA QUE NO FOMENTA LAS COMUNICACIONES ENTRE LA LÍNEAS AÉREAS? (11621) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 21, PÁRRAFO 3.3.**
- A.- LAS MEDIDAS DE CONTROL DE COSTOS Y LAS PRESIONES COMPETITIVAS.
- B.- LOS ITINERARIOS Y LA CANTIDAD DE POSTAS.
- C.- EL PRESTIGIO QUE CADA LÍNEA AÉREA QUIERE MANTENER.
- D.- EL PRESTIGIO DE TODO EL PERSONAL DE CADA COMPAÑÍA.

- 85.- **¿QUÉ DEBIERA HACER UN EXPLOTADOR QUE DESCUBRE QUE EXISTE UN PROBLEMA DE MANTENIMIENTO EN SUS AERONAVES? (11620) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 21, PÁRRAFO 3.3.**
- A.- COMUNICARLO AL FABRICANTE, A LA FAA, EASA, DGAC Y A LOS DEMÁS EXPLOTADORES.
 - B.- COMUNICARLO AL FABRICANTE Y OCULTARLO A LOS DEMÁS EXPLOTADORES.
 - C.- COMUNICARLO AL FABRICANTE Y PEDIRLE A LA DGAC QUE EMITA UNA DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD.
 - D.- COMUNICARLO AL FABRICANTE Y A LOS DEMÁS EXPLOTADORES.
- 86.- **¿QUÉ SE SEÑALA COMO ASPECTO "CRUCIAL" ENTRE EL FABRICANTE DE AERONAVES Y LAS LÍNEAS AÉREAS? (11619) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 21, PÁRRAFO 3.3.**
- A.- LA INFORMACIÓN DE COMPORTAMIENTO DE LA AERONAVE.
 - B.- LAS PUBLICACIONES.
 - C.- LAS COMUNICACIONES.
 - D.- LA ATENCIÓN DE POST-VENTA.
- 87.- **¿QUIÉNES SON LOS PRIMEROS INTERESADOS EN QUE LA INFORMACIÓN SOBRE EL MANTENIMIENTO SEA COMPRENSIBLE? (11618) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 21, PÁRRAFO 3.2.**
- A.- LOS TÉCNICOS QUE REALIZAN EL MANTENIMIENTO Y EL PERSONAL DE GERENCIA.
 - B.- LOS INSPECTORES Y TÉCNICOS QUE REALIZAN EL MANTENIMIENTO.
 - C.- EL REPRESENTANTE TÉCNICO.
 - D.- LOS GERENTES DE MANTENIMIENTO.

- 88.- **¿QUÉ CARACTERÍSTICA RESULTA PARTICULARMENTE IMPORTANTE QUE DEBE TENER LA INFORMACIÓN SOBRE EL MANTENIMIENTO? (11617) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 21, PÁRRAFO 3.2.**
- A.- QUE SEA COMPRENSIBLE.
 - B.- QUE SEA EN INGLÉS O ESPAÑOL.
 - C.- QUE SEA LEGIBLE.
 - D.- QUE SEA ESCRITA CON LOS MODISMOS LOCALES.
- 89.- **¿QUÉ DEBE HACERSE CON LA INFORMACIÓN QUE EXISTE EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO? (11616) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 21 PÁRRAFO 3.1.**
- A.- RECOPIARSE, PREPARARSE, TRANSMITIRSE, ASIMILARSE, UTILIZARSE Y REGISTRARSE.
 - B.- PREPARARSE, ENVIARSE, TRANSMITIRSE, UTILIZARSE Y REGISTRARSE.
 - C.- PREPARARSE, ASIMILARSE, UTILIZARSE , REGISTRARSE Y CONSERVARSE.
 - D.- PREPARARSE, TRANSMITIRSE, ASIMILARSE, UTILIZARSE Y REGISTRARSE.
- 90.- **POSIBLEMENTE ¿CUÁL ES LA CUESTIÓN MÁS IMPORTANTE DENTRO DE LOS FACTORES HUMANOS RELATIVOS AL MANTENIMIENTO DE LAS AERONAVES? (11615) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 21 PÁRRAFO 3.1.**
- A.- EL SISTEMA INFORMÁTICO.
 - B.- EL SEGUIMIENTO DE LOS PROCEDIMIENTOS.
 - C.- LAS COMUNICACIONES.
 - D.- EL CUMPLIMIENTO DE LAS TAREAS.

- 91.- **¿QUÉ INDICAN LAS ESTADÍSTICAS DE LOS ERRORES ORGANIZACIONALES O SISTÉMICOS OCURRIDOS EN LOS ORGANISMOS DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES? (11614) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 20, PÁRRAFO 2.29.**
- A.- QUE SE LIMITAN A UNA ORGANIZACIÓN O REGIÓN.
 - B.- QUE NO SE LIMITAN A UNA ORGANIZACIÓN O REGIÓN.
 - C.- QUE ESTÁN LIMITADAS A UNA SOLA ORGANIZACIÓN.
 - D.- QUE SE LIMITAN A LA BASE PRINCIPAL DE MANTENIMIENTO.
- 92.- **¿CÓMO SE IDENTIFICAN SIMPLEMENTE LOS ERRORES DE MANTENIMIENTO, CAUSANTES DE ACCIDENTES E INCIDENTES? (11613) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 20, PÁRRAFO 2.27.**
- A.- COMO DEFICIENCIAS.
 - B.- COMO FALLAS DE MANTENIMIENTO.
 - C.- COMO ERRORES DE MANTENIMIENTO.
 - D.- COMO ERRORES DEL SISTEMA.
- 93.- **¿CÓMO SE RESUME EL ERROR EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO, EN LOS ANÁLISIS MENCIONADOS EN EL PÁRRAFO DE LA REFERENCIA? (11612) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 19, PÁRRAFO 2.27.**
- A.- DEFICIENCIAS DE MANTENIMIENTO Y ABASTECIMIENTO.
 - B.- DEFICIENCIAS DE MECÁNICOS Y SUPERVISORES.
 - C.- DEFICIENCIAS DE TODO EL ESTAMENTO DE MANTENIMIENTO.
 - D.- DEFICIENCIAS DE MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN.
- 94.- **¿CON QUÉ FRECUENCIA SE CONOCEN LAS RAZONES DEL ERROR HUMANO EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO? (11611) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 19, PÁRRAFO 2.26.**
- A.- NUNCA.
 - B.- MUCHAS VECES.
 - C.- POCAS VECES.
 - D.- SIEMPRE.

- 95.- **¿CÓMO ES PROBABLE QUE SE CONOZCA UN ERROR HUMANO EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO? (11610) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 19, PÁRRAFO 2.26.**
- A.- PORQUE ALGUIEN LO DETECTA Y DENUNCIA.
 - B.- A VECES COMO UNA DEFICIENCIA DE LA AERONAVE.
 - C.- REGULARMENTE COMO UNA FALLA EN LA AERONAVE.
 - D.- SIEMPRE COMO UNA DEFICIENCIA DE LA AERONAVE.
- 96.- **¿CUÁNTO PUEDE DEMORAR LA IDENTIFICACIÓN DE UN ERROR DE MANTENIMIENTO? (11609) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 19, PÁRRAFO 2.25.**
- A.- VARIOS DÍAS, MESES O AÑOS.
 - B.- SOLAMENTE HORAS.
 - C.- EN CUANTO SE OPERE LA UNIDAD INSPECCIONADA O REPARADA.
 - D.- ALGUNOS DÍAS O SEMANAS.
- 97.- **A MENUDO ¿CUÁNDO SE IDENTIFICAN LOS ERRORES DE MANTENIMIENTO? (11608) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 19, PÁRRAFO 2.25.**
- A.- ANTES DE COMETERSE.
 - B.- EN EL MOMENTO DE COMETERSE.
 - C.- RARAS VECES SE IDENTIFICAN.
 - D.- DESPUÉS DE COMETERSE.
- 98.- **¿CÓMO SON LAS CARACTERÍSTICAS DEL ERROR HUMANO EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO CON RESPECTO A OTROS ENTORNOS OPERACIONALES? (11607) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 19, PÁRRAFO 2.24.**
- A.- PARECIDAS.
 - B.- IGUALES.
 - C.- DISTINTAS.
 - D.- SIMILARES.

- 99.- **¿CÓMO SON LAS CARACTERÍSTICAS QUE CONFORMAN EL ERROR HUMANO EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO? (11606) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 19, PÁRRAFO 2.24.**
- A.- MUY COMUNES.
 - B.- MUY ESPECIALES.
 - C.- MUY REPETITIVAS.
 - D.- MUY ELOCUENTES.
- 100.- **DEL ACCIDENTE NARRADO ¿CUÁL SE ESTIMA QUE FUÉ LA CAUSA QUE LO PRODUJO? (11605) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 18, PÁRRAFO 2.23.**
- A.- UNA CAUSA DE TIPO SISTÉMICO.
 - B.- UNA CAUSA AISLADA.
 - C.- UNA CAUSA DE CONFUSIÓN ENTRE INDIVIDUOS.
 - D.- UNA CAUSA DE TIPO ORGANIZACIONAL.
- 101.- **¿DE QUIÉN ES MÁS LA CULPA DE LOS ACCIDENTES PRODUCIDOS POR NO HABER MANTENIMIENTO ADECUADO O POR FALTA DE INSPECCIÓN? (11604) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 17, PÁRRAFO 2.19.**
- A.- DE LA ORGANIZACIÓN Y DEL INDIVIDUO.
 - B.- DE LOS INDIVIDUOS QUE EJECUTAN LAS TAREAS.
 - C.- DE LOS INDIVIDUOS QUE INSPECCIONAN LAS TAREAS.
 - D.- DE LA ORGANIZACIÓN.
- 102.- **¿EN QUÉ CONTEXTO ES NECESARIO EXAMINAR LOS FACTORES CAUSANTES DE ACCIDENTES? (11603) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 17, PÁRRAFO 2.19.**
- A.- EN EL CONTEXTO FUNCIONAL DE LA ORGANIZACIÓN.
 - B.- EN EL CONTEXTO INDIVIDUAL.
 - C.- EN EL CONTEXTO ORGANIZACIONAL.
 - D.- EN EL CONTEXTO DE LA ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO.

- 103.- LOS ACCIDENTES GENERALMENTE OCURREN COMO RESULTADO DE: (11602) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 17, PÁRRAFO 2.19.**
- A.- UNA SOLA FALLA LATENTE.
 - B.- UNA SERIE DE FALLAS LATENTES.
 - C.- UNA SERIE DE FALLAS ACTIVAS.
 - D.- UNA SOLA FALLA ACTIVA.
- 104.- ¿QUÉ ES IMPERATIVO EXAMINAR A FONDO PARA DESCUBRIR CUÁLES SON VERDADERAMENTE LAS SITUACIONES INHERENTES AL CONJUNTO DEL SISTEMA QUE PROVOCAN EFECTIVAMENTE LOS ERRORES? (11601) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 17, PÁRRAFO 2.17.**
- A.- LAS FALLAS SISTÉMICAS Y/O DE ORGANIZACIÓN.
 - B.- LAS CAPACIDADES DE LOS INDIVIDUOS.
 - C.- LAS ATRIBUCIONES Y LAS CAPACIDADES DE LOS INDIVIDUOS.
 - D.- LAS FALLAS ORGANIZACIONALES Y LAS FALLAS DE FONDO.
- 105.- ¿CUÁL ES LA ÚLTIMA ETAPA, EN LA CADENA DE ERRORES, PARA QUE SE PRODUZCA UN ACCIDENTE? (11600) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 16, PÁRRAFO 2.17.**
- A.- EL OPERADOR AL FRENTE DE LOS PROCESOS.
 - B.- LA ORGANIZACIÓN QUE DETERMINA LAS TAREAS.
 - C.- EL CONTROL DE CALIDAD DEL EJECUTANTE DE LAS TAREAS.
 - D.- EL OPERADOR AL FRENTE DE LAS TAREAS.

- 106.- **¿POR QUÉ SIEMPRE, AL EXAMINAR LOS ACCIDENTES OCASIONADOS POR ERRORES HUMANOS, SE PIENSA EN LOS INDIVIDUOS Y NO EN LAS ORGANIZACIONES? (11599) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 16, PÁRRAFO 2.17.**
- A.- PORQUE ESO PERMITE A LAS ORGANIZACIONES PROTEGER A LOS TRABAJADORES QUE COMETEN LOS ERRORES LATENTES Y AFECTAN SUS SISTEMAS.
- B.- PORQUE ESO PERMITE A LAS ORGANIZACIONES PROTEGERSE DE LAS INDEMNIZACIONES FUTURAS.
- C.- PORQUE ESO PERMITE A LAS ORGANIZACIONES PROTEGERSE DE LOS ERRORES LATENTES EN SUS SISTEMAS.
- D.- PORQUE ESO PROPORCIONA A LAS ORGANIZACIONES UN MOTIVO PARA DESPEDIR A LOS CAUSANTES DE LOS ERRORES.
- 107.- **¿DE QUIÉN SE ESPERA LAS SOLUCIONES CUANDO SE EXAMINAN LOS ACCIDENTES OCASIONADOS POR ERRORES HUMANOS? (11598) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 16, PÁRRAFO 2.17.**
- A.- DE LOS INDIVIDUOS, DE LA COLECTIVIDAD DE INDIVIDUOS Y DE LAS ORGANIZACIONES.
- B.- DE LOS INDIVIDUOS Y NO DE COLECTIVIDAD DE INDIVIDUOS.
- C.- DE LOS INDIVIDUOS Y DE LA COLECTIVIDAD DE INDIVIDUOS.
- D.- DE LA COLECTIVIDAD DE INDIVIDUOS Y NO DE LOS INDIVIDUOS.
- 108.- **¿QUÉ CONFIRMAN LAS TEORÍAS EXISTENTES RELACIONADAS CON LA SICLOGÍA ORGANIZACIONAL? (11597) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 16, PÁRRAFO 2.14.**
- A.- QUE LAS ORGANIZACIONES PUEDEN EVITAR ACCIDENTES PERO TAMBIÉN PUEDEN SER CAUSA DE LOS MISMOS.
- B.- QUE LAS ORGANIZACIONES PUEDEN EVITAR ACCIDENTES Y NUNCA SON CAUSA DE LOS MISMOS.
- C.- QUE LAS ORGANIZACIONES NO PUEDEN EVITAR ACCIDENTES Y GENERALMENTE SON CAUSA DE LOS MISMOS.
- D.- QUE LAS ORGANIZACIONES PUEDEN EVITAR LOS ACCIDENTES SI SE PREOCUPAN DE LAS CAUSAS.

- 109.- DE ACUERDO AL CASO DETALLADO EN LA REFERENCIA ¿CUÁL FUÉ LA FALLA Y CUÁL FUÉ LA DISCORDANCIA QUE ACTUÓ EN ESE ACCIDENTE? (11596) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 15, PÁRRAFO 2.13.**
- A.- FALLA ORGANIZACIONAL LATENTE Y DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-ELEMENTO HUMANO.
 - B.- FALLA ORGANIZACIONAL ACTIVA Y DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-MEDIO AMBIENTE.
 - C.- FALLA ORGANIZACIONAL LATENTE Y DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-EQUIPO.
 - D.- FALLA ORGANIZACIONAL LATENTE Y DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-SOPORTE LÓGICO.
- 110.- ¿QUÉ ACCIONES CONSTITUYEN LOS ERRORES DE MANTENIMIENTO MÁS FRECUENTES Y REPETIDOS? (11595) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 14, PÁRRAFO 2.9.**
- A.- EL PEDIDO INCORRECTO DE LOS COMPONENTES Y LA FALTA DE INSPECCIÓN Y CONTROL DE CALIDAD APROPIADOS EN LA INSTALACIÓN.
 - B.- LA UTILIZACIÓN INCORRECTA DE LAS PUBLICACIONES TÉCNICAS Y LA FALTA DE INSPECCIÓN Y CONTROL DE CALIDAD APROPIADOS.
 - C.- LA INSTALACIÓN INCORRECTA DE LOS COMPONENTES Y LA FALTA DE INSPECCIÓN Y CONTROL DE CALIDAD APROPIADOS.
 - D.- LA INSTALACIÓN INCORRECTA DE LOS COMPONENTES Y EL EXCESO DE INSPECCIÓN Y CONTROL DE CALIDAD APROPIADOS.
- 111.- ¿CUÁL ES LA MAYORÍA DE LOS ELEMENTOS QUE A MENUDO SE OMITEN? (11594) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 13, PÁRRAFO 2.7.**
- A.- LOS DE AMARRA.
 - B.- LOS DE FIJACIÓN.
 - C.- LOS DE PULIMENTO.
 - D.- LOS DE LIMPIEZA.

- 112.- EN EL ANÁLISIS DE LA REFERENCIA ¿QUÉ PORCENTAJE DE ERRORES DE MANTENIMIENTO SE ATRIBUYEN A "INSTALACIÓN INCORRECTA Y REPUESTOS EQUIVOCADOS" RESPECTIVAMENTE"? (11593) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 13, PÁRRAFO 2.6.
- A.- 30 % / 08 %.
 - B.- 56 % / 06 %.
 - C.- 08 % / 06 %.
 - D.- 08 % / 30 %.
- 113.- EN LA LISTA DE ANOMALÍAS PUBLICADAS POR LA ADMINISTRACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL DEL REINO UNIDO ¿CUÁL ES LA PRIMERA Y LA ÚLTIMA ANOMALÍA DEL ORDEN DE FRECUENCIA? (11592) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 12, PÁRRAFO 2.5.
- A.- INSTALACIÓN INCORRECTA DE LOS PINES DEL TREN DE ATERRIZAJE / OMISIÓN EN LA INSTALACIÓN DE REPUESTOS.
 - B.- INSTALACIÓN DE REPUESTOS ERRONEOS / OMISIÓN EN EL RETIRO DE LOS PINES DEL TREN DE ATERRIZAJE.
 - C.- INSTALACIÓN INCORRECTA DE LOS COMPONENTES / LUBRICACIÓN INADECUADA.
 - D.- INSTALACIÓN INCORRECTA DE LOS COMPONENTES / OMISIÓN EN EL RETIRO DE LOS PINES DEL TREN DE ATERRIZAJE.
- 114.- EN EL ANÁLISIS DE LA REFERENCIA ¿QUÉ PORCENTAJE DE ACCIDENTES SE ATRIBUYE A "DEFICIENCIAS DE MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN"? (11591) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 12, PÁRRAFO 2.3.
- A.- 20 %.
 - B.- 33 %.
 - C.- 12 %.
 - D.- 06 %.

- 115.- **¿QUÉ DISCORDANCIA SUPONE, EN EL MODELO SHEL, Y QUÉ TIPO DE FALLA ES, EL ACCIDENTE NARRADO EN EL PÁRRAFO DE LA REFERENCIA? (11590) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 11, PÁRRAFO 2.2.**
- A.- DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-AMBIENTE / ELEMENTO HUMANO-SOPORTE LÓGICO Y FALLA LATENTE.
 - B.- DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-EQUIPO / ELEMENTO HUMANO-SOPORTE LÓGICO Y FALLA LATENTE.
 - C.- DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-EQUIPO / ELEMENTO HUMANO-MEDIO AMBIENTE Y FALLA ACTIVA.
 - D.- DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-EQUIPO / ELEMENTO HUMANO-SOPORTE LÓGICO Y FALLA ACTIVA.
- 116.- **¿CUÁL ES ALGÚN EJEMPLO DE DISCORDANCIA EN LA INTERFAZ ELEMENTO HUMANO-EQUIPO, SEGÚN EL MODELO SHEL? (11589) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 11, PÁRRAFO 2.1.**
- A.- LOS DAÑOS CAUSADOS A UN CONDUCTO DE AIRE AL APOYAR EL PIE PARA EFECTUAR OTRA TAREA.
 - B.- EFECTUAR ALGUNA TAREA SIN TENER LA LITERATURA TÉCNICA ACTUALIZADA.
 - C.- EFECTUAR ALGÚN TRABAJO SIN TENER EL ADIESTRAMIENTO ADECUADO, Y NO HACERLO SABER.
 - D.- LOS DAÑOS CAUSADOS POR UN MECÁNICO AL TRASLADAR UN ELEMENTO.
- 117.- **¿CUÁL O CUÁLES TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN LA AERONAVE CONSTITUYEN UNA OPORTUNIDAD PARA COMETER ERRORES HUMANOS? (11588) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 11, PÁRRAFO 2.1.**
- A.- CASI TODOS LOS TRABAJOS DE MANTENIMIENTO.
 - B.- EL TRABAJO DE MANTENIMIENTO EN MOTORES Y SISTEMAS.
 - C.- TODO TRABAJO DE MANTENIMIENTO, EXCEPTO EL CAMBIO DE UNIDADES.
 - D.- TODO TRABAJO DE MANTENIMIENTO.

- 118.- **¿QUÉ ENGLOBA LA PALABRA "ATRIBUIBLE" EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO? (11587) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 11, PÁRRAFO 2.1.**
- A.- TODO TRABAJO MAL EJECUTADO.
 - B.- EL ERROR EN EL NIVEL GERENCIAL.
 - C.- TODO ERROR HUMANO.
 - D.- EL ERROR EN EL NIVEL QUE EJECUTA EL MANTENIMIENTO.
- 119.- **¿A QUÉ SON ATRIBUIBLES LOS ERRORES HUMANOS EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO? (11586) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 11, PÁRRAFO 2.1.**
- A.- A LOS ERRORES Y OMISIONES EN LA TAREA DEL TÉCNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES.
 - B.- A LAS ACCIONES U OMISIONES EN LA TAREA DEL TÉCNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES.
 - C.- A LAS OMISIONES EN LA TAREA DEL TÉCNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES.
 - D.- A LAS ACCIONES EN LAS INSPECCIONES DEL TÉCNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES.
- 120.- **¿CÓMO SE MANIFIESTA, POR LO GENERAL, EL ERROR HUMANO EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO? (11585) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 11, PÁRRAFO 2.1.**
- A.- COMO UNA ANORMALIDAD NO INTENCIONADA.
 - B.- COMO UNA ANORMALIDAD INTENCIONADA.
 - C.- COMO UNA INTENCIÓN DE HACER DAÑO.
 - D.- COMO UN DAÑO INVOLUNTARIO.

- 121.- **SEGÚN EL MODELO SHEL ¿ENTRE QUÉ COMPONENTES SE HA PRODUCIDO UN DESFASE CON LA AUTOMATIZACIÓN DE LAS AERONAVES? (11584) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 10, PÁRRAFO 1.16.**
- A.- ELEMENTO HUMANO-EQUIPO / ELEMENTO HUMANO-MEDIO AMBIENTE.
 - B.- ELEMENTO HUMANO-AMBIENTE / ELEMENTO HUMANO-ELEMENTO HUMANO.
 - C.- ELEMENTO HUMANO-EQUIPO / ELEMENTO HUMANO-AMBIENTE.
 - D.- ELEMENTO HUMANO-EQUIPO / ELEMENTO HUMANO-SOPORTE LÓGICO.
- 122.- **SEGÚN EL PÁRRAFO DE BOEING ¿EN QUÉ SE HA CONVERTIDO LA SEGURIDAD DE LAS AERONAVES? (11583) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 9, PÁRRAFO 1.15.**
- A.- EN UNA CUESTIÓN DE DETECCIÓN, INFORMACIÓN Y REPARACIÓN DE DEFECTOS.
 - B.- EN UNA CUESTIÓN DE TOMAR MEDIDAS PARA EVITAR LAS FALLAS.
 - C.- EN UNA CUESTIÓN DE DETECCIÓN Y REPARACIÓN DE DEFECTOS.
 - D.- EN UNA CUESTIÓN DE INSPECCIÓN, DETECCIÓN Y REPARACIÓN DE DEFECTOS.
- 123.- **DEL ESTUDIO REALIZADO POR LA COMPAÑÍA BOEING DE 220 ACCIDENTES DOCUMENTADOS ¿CUÁNTOS CORRESPONDEN A ERRORES DE MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN? (11582) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 9, PÁRRAFO 1.15.**
- A.- 134.
 - B.- 34.
 - C.- 220.
 - D.- 70.

- 124.- **¿CUÁLES SON LOS ELEMENTOS QUE TIENEN MAYORES POSIBILIDADES DE AFECTAR NEGATIVAMENTE A LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN? (11581) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 9, PÁRRAFO 1.15.**
- A.- LOS ERRORES HUMANOS.
 - B.- LAS FALLAS TÉCNICAS.
 - C.- LOS ERRORES DE LOS PROCEDIMIENTOS.
 - D.- LOS ERRORES DE OPERACIONES.
- 125.- **¿QUÉ SUCEDE, EN UN SISTEMA BIEN ORGANIZADO, CON RESPECTO A LAS FALLAS LATENTES Y A LAS FALLAS ACTIVAS? (11580) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 9, PÁRRAFO 1.14.**
- A.- INTERACTUARÁN Y NUNCA QUEBRANTARÁN LAS DEFENSAS.
 - B.- INTERACTUARÁN Y A MENUDO QUEBRANTARÁN LAS DEFENSAS.
 - C.- ACTUARÁN EN FORMA INDEPENDIENTE Y QUEBRANTARÁN LAS DEFENSAS.
 - D.- INTERACTUARÁN PERO A MENUDO NO QUEBRANTARÁN LAS DEFENSAS.
- 126.- **¿CUÁL DE LO SIGUIENTE PODRÍA SER UN EJEMPLO DE LA INTRODUCCIÓN DE UNA FALLA LATENTE? (11579) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 9, PÁRRAFO 1.13.**
- A.- MOTIVACIÓN EXCESIVA O CANSANCIO ACUMULADO.
 - B.- INCENTIVOS EXCESIVOS.
 - C.- MOTIVACIÓN POBRE O FATIGA.
 - D.- DESCANSOS PROLONGADOS Y CAPACITACIÓN EXCESIVA.

- 127.- **¿EN QUÉ NIVEL DE DECISIÓN TIENE SU ORIGEN HABITUALMENTE UNA FALLA LATENTE? (11578) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 9, PÁRRAFO 1.13.**
- A.- EN EL NIVEL DE QUIÉN ORDENA ESTABLECER NORMAS.
 - B.- EN EL NIVEL DE QUIÉN TOMA DECISIONES O ESTABLECE NORMAS.
 - C.- EN EL NIVEL QUE CONTROLA EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS.
 - D.- EN EL NIVEL DE QUIÉN EJECUTA LAS TAREAS ORDENADAS POR EL NIVEL DE DECISIÓN.
- 128.- **¿CÓMO SE LLAMA EL RESULTADO DE UNA DECISIÓN O DE UNA MEDIDA ADOPTADA MUCHO ANTES DE UN ACCIDENTE? (11577) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 9, PÁRRAFO 1.13.**
- A.- FALLA LATENTE.
 - B.- FALLA ACTIVA.
 - C.- FALLA PENDIENTE.
 - D.- FALLA INMINENTE.
- 129.- **¿CÓMO SE LLAMA UNA FALLA QUE TIENE UN EFECTO INMEDIATO? (11576) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 9, PÁRRAFO 1.13.**
- A.- FALLA DE GRAVES CONSECUENCIAS.
 - B.- FALLA LATENTE.
 - C.- FALLA INMINENTE.
 - D.- FALLA ACTIVA.
- 130.- **SEGÚN EL CARÁCTER INMEDIATO DE LAS CONSECUENCIAS DE UNA FALLA ¿DE CUÁNTOS TIPOS PUEDEN SER? (11575) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 9, PÁRRAFO 1.13.**
- A.- DE CUATRO TIPOS.
 - B.- DE UN TIPO.
 - C.- DE DOS TIPOS.
 - D.- DE TRES TIPOS.

- 131.- ¿A CONSECUENCIA DE QUÉ CREE, EL MODELO REASON, QUE SE PRODUCEN LOS ACCIDENTES? (11574) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 8, PÁRRAFO 1.12.**
- A.- A CONSECUENCIA DE LAS RELACIONES DE UNA Y OTRA FALLA YA PRESENTE EN EL SISTEMA.
 - B.- A CONSECUENCIA DE LAS INTERACCIONES DE UNA SERIE DE FALLAS O DEFECTOS YA PRESENTE EN EL SISTEMA.
 - C.- A CONSECUENCIA DE LAS INTERACCIONES DE UNA SERIE DE RECURSOS, COMO POR EJEMPLO HUMANO Y EQUIPO.
 - D.- A CONSECUENCIA DE UNA FALLA O DEFECTO YA PRESENTE EN EL SISTEMA.
- 132.- SEGÚN EL MODELO REASON ¿A QUÉ SE REFIERE, EN EL CONTEXTO AERONÁUTICO, CUANDO ESCRIBE "BIEN ORGANIZADO"? (11573) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 8, PÁRRAFO 1.12.**
- A.- A REGLAS ESTRICTAS, ELEVADAS NORMAS Y EQUIPO DE SUPERVISIÓN SOFISTICADO EN EXISTENCIA.
 - B.- A REGLAS DISCIPLINARIAS, EQUIPO DE SUPERVISIÓN MUY EFICIENTE Y CONTROL PERMANENTE.
 - C.- A UN SISTEMA COMPLEJO, INTERACTIVO Y BIEN ORGANIZADO.
 - D.- A REGLAS ESTRICTAS, NORMAS CLARAS Y EQUIPO DE SUPERVISIÓN SOFISTICADO.
- 133.- ¿CUÁL ES EL ELEMENTO FINAL PARA PREVENIR LESIONES PREVISIBLES, DAÑOS O COSTOSAS INTERRUPCIONES DEL SERVICIO, EN EL MODELO DE REASON? (11572) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 8, PÁRRAFO 1.11.**
- A.- LAS DEFENSAS INTERNAS Y/O EXTERNAS.
 - B.- LA APLICACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS.
 - C.- LA ACTUALIZACIÓN E INSPECCIÓN DE LAS TAREAS.
 - D.- LAS DEFENSAS O SALVAGUARDIAS.

- 134.- **¿QUÉ CONDICIONES DEBEN EXISTIR PARA QUE LAS DECISIONES DE LA DIRECCIÓN SUPERIOR Y LAS MEDIDAS DE LA GESTIÓN JERÁRQUICA DEN LUGAR A ACTIVIDADES PRODUCTIVAS? (11571) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 8, PÁRRAFO 1.11. VUELTA.**
- A.- DISPONER DE EQUIPO FIABLE Y EL RECURSO HUMANO DEBE DISPONER DE CAPACITACIÓN Y CONOCIMIENTO.
- B.- LAS CONDICIONES AMBIENTALES DEBE SER CONTROLADAS EFICIENTEMENTE.
- C.- DISPONER DE EQUIPO FIABLE Y EL RECURSO HUMANO DEBE DISPONER DE CAPACITACIÓN, CONOCIMIENTO Y MOTIVACIÓN.
- D.- EL AMBIENTE DE TRABAJO DEBE SER GRATO, LAS PERSONAS DEBE ESTAR MOTIVADAS Y LA REMUNERACIÓN DEBE SER DE ACUERDO A LAS CAPACIDADES INDIVIDUALES.
- 135.- **¿CUÁL ES EL SEGUNDO ELEMENTO CLAVE, EN EL MODELO DE REASON, PARA UN SISTEMA AERONÁUTICO? (11570) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 7, PÁRRAFO 1.11.**
- A.- LA GESTIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN.
- B.- LA GESTIÓN JERÁRQUICA.
- C.- TODO EL PERSONAL DE LA EMPRESA.
- D.- EL PERSONAL DE INSPECTORES Y MECÁNICOS.
- 136.- **¿CUÁLES SON LOS OBJETIVOS QUE SE DEBE FIJAR EL NIVEL QUE TOMA LAS DECISIONES EN LA INDUSTRIA AERONÁUTICA? (11569) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 7, PÁRRAFO 1.11.**
- A.- LA SEGURIDAD Y EL TRANSPORTE PUNTUAL Y RENTABLE DE PASAJEROS Y CARGA.
- B.- MANTENER LAS AERONAVES EN VUELO Y DAR EL MEJOR SERVICIO A PASAJEROS Y CARGA.
- C.- LA SEGURIDAD Y MANTENER LOS ITINERARIOS LO MÁS AJUSTADOS POSIBLE.
- D.- LA SEGURIDAD Y MANTENER LOS ITINERARIOS EN FORMA RÍGIDA.

- 137.- **EN LA INDUSTRIA AERONÁUTICA ¿QUÉ NIVEL TIENE LA RESPONSABILIDAD DE ESTABLECER LOS OBJETIVOS Y MANEJAR LOS RECURSOS DISPONIBLES? (11568) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 7, PÁRRAFO 1.11.**
- A.- LA DIRECCIÓN GENERAL.
 - B.- LAS GERENCIAS EN CONJUNTO.
 - C.- TODOS LOS NIVELES DE LA EMPRESA.
 - D.- LA DIRECCIÓN SUPERIOR.
- 138.- **¿CUÁL ES UNO DE LOS ELEMENTOS BÁSICOS EN EL MODELO DE REASON? (11567) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 7, PÁRRAFO 1.11.**
- A.- LAS PERSONAS QUE TOMAN EL CONTROL.
 - B.- LA GESTIÓN JERÁRQUICA.
 - C.- LAS PERSONAS QUE TOMAN DECISIONES.
 - D.- LA GERENCIA INTERMEDIA.
- 139.- **¿CÓMO VE A LA INDUSTRIA AERONÁUTICA EL PROFESOR REASON? (11566) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 7, PÁRRAFO 1.11.**
- A.- COMO UN SISTEMA DE PRODUCCIÓN PERFECTO.
 - B.- COMO UN SISTEMA DE PRODUCCIÓN COMPLEJO.
 - C.- COMO UN SISTEMA DE FÁCIL EJECUCIÓN.
 - D.- COMO UN SISTEMA QUE SE DESEMPEÑA BAJO PRESIÓN.

- 140.- **¿QUÉ PUEDE AFECTAR CONSIDERABLEMENTE EL COMPORTAMIENTO HUMANO EN LA INTERFAZ ELEMENTO HUMANO-ELEMENTO HUMANO, EN EL MODELO SHEL? (11565) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 7, PÁRRAFO 1.9.**
- A.- EL ÁMBITO EMPRESARIAL Y LAS PRESIONES DERIVADAS DE LA EXPLOTACIÓN DE LA COMPAÑÍA.
 - B.- LAS PRESIONES DERIVADAS DE LOS ITINERARIOS Y EL CUMPLIMIENTO DE LAS INSPECCIONES.
 - C.- LOS TRABAJOS EFECTUADOS EN LA LÍNEA O FUERA DE LOS HANGARES.
 - D.- EL COMPORTAMIENTO EMPRESARIAL Y LAS PRESIONES DERIVADAS DE LA SOBREEXPLOTACIÓN DE LA COMPAÑÍA.
- 141.- **¿QUÉ ABARCA LA INTERFAZ ENTRE EL ELEMENTO HUMANO-SOPORTE LÓGICO EN EL MODELO SHEL? (11564) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 6, PÁRRAFO 1.9.**
- A.- LOS ASPECTOS PROGRAMÁTICOS DEL SISTEMA.
 - B.- LOS ASPECTOS FÍSICOS DEL SISTEMA
 - C.- LOS ASPECTOS AMBIENTALES DEL SISTEMA.
 - D.- LOS ASPECTOS NO FÍSICOS DEL SISTEMA.
- 142.- **¿QUÉ HACE QUE EL USUARIO NO SE DE CUENTA DE UNA DEFICIENCIA ENTRE EL ELEMENTO HUMANO-EQUIPO QUE PODRÍA ENCUBRIR LOS EFECTOS DE TAL DEFICIENCIA? (11563) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 6, PÁRRAFO 1.9.**
- A.- LA CONFIABILIDAD DEL SER HUMANO.
 - B.- LA POSIBILIDAD DE ARREGLAR EL EQUIPO.
 - C.- LA ADAPTABILIDAD DEL SER HUMANO.
 - D.- LA FACILIDAD DE ADAPTACIÓN DE LOS ELEMENTOS DEL MODELO SHEL.

- 143.- **¿QUÉ PRETENDE EL MODELO SHELL AL ILUSTRARSE EN UN DIAGRAMA DE BLOQUES? (11562) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 5, PÁRRAFO 1.7.**
- A.- SER UNA AYUDA PARA APLICAR LOS FACTORES HUMANOS.
 - B.- SER UNA AYUDA PARA COMPRENDER LOS FACTORES HUMANOS.
 - C.- RELACIONAR TODOS LOS ELEMENTOS QUE ESTÁN PRESENTES EN ESTE MODELO.
 - D.- EXPRESAR LOS FACTORES HUMANOS CLARAMENTE.
- 144.- **¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES FACTORES AMBIENTALES REPERCUTEN EN LA PERFORMANCE Y EN EL BIENESTAR DEL SER HUMANO? (11561) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 6, PÁRRAFO 4.**
- A.- LA TEMPERATURA, LA PRESIÓN, EL RUIDO, LA FUERZA DE GRAVEDAD.
 - B.- LAS VIBRACIONES, EL RUIDO, LA ALTURA, LA CANTIDAD DE LUZ.
 - C.- LAS VIBRACIONES, LA TEMPERATURA, LA HORA, LA CANTIDAD DE LUZ., LA POSICIÓN DE LOS ASTROS.
 - D.- LA TEMPERATURA, LA PRESIÓN, EL RUIDO, LA FUERZA DE GRAVEDAD, LA FUERZA CENTRÍFUGA.
- 145.- **LOS SERES HUMANOS ESTÁN DOTADOS DE DIVERSOS SISTEMAS SENSORIALES QUE LES PERMITEN RECOPIRAR INFORMACIÓN TANTO DEL MUNDO EXTERNO COMO DE SU PROPIO MUNDO INTERNO. ¿ÉSTOS SENTIDOS ESTÁN SUJETOS A? (11560) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 6, PÁRRAFO 1.**
- A.- PÉRDIDA PAULATINA.
 - B.- INCREMENTOS.
 - C.- MEJORAS NATURALES.
 - D.- DEGRADACIÓN.

- 146.- **EN LA CONCEPCIÓN DEL LUGAR DE TRABAJO Y DEL EQUIPO DESEMPEÑAN UNA FUNCIÓN VITAL LAS MEDIDAS Y MOVIMIENTOS DEL CUERPO. ¿QUÉ PUEDE HACER VARIAR LAS MEDIDAS Y MOVIMIENTOS DEL CUERPO? (11559) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 5, PÁRRAFO 1.8.**
- A.- LA EDAD, LA ALTURA FÍSICA, EL SEXO.
 - B.- LA EDAD, LA REGIÓN DE PROCEDENCIA, EL SEXO.
 - C.- LA EDAD, LA PROCEDENCIA ÉTNICA, EL SEXO.
 - D.- LA ALTURA, LA EDAD, LA CONDICIÓN FÍSICA.
- 147.- **¿CUÁL ES EL COMPONENTE QUE SE CONSIDERA MÁS CRÍTICO Y FLEXIBLE EN EL MODELO SHEL? (11558) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 5, PÁRRAFO 1.8.**
- A.- EL SOPORTE LÓGICO.
 - B.- EL ELEMENTO HUMANO.
 - C.- EL EQUIPO.
 - D.- EL MEDIO AMBIENTE.
- 148.- **¿DÓNDE SE ENCUENTRA EL "ELEMENTO HUMANO" EN EL MODELO SHELL? (11557) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 5, PÁRRAFO 1.8.**
- A.- EN EL CENTRO DEL MODELO.
 - B.- EN TODAS LAS POSICIONES DEL MODELO.
 - C.- EN CUALQUIER POSICIÓN DEL MODELO.
 - D.- EN LOS EXTREMOS DEL MODELO.

- 149.- **¿QUÉ REQUIERE, DEL PERSONAL DE MANTENIMIENTO, CUANDO LAS FLOTAS DE LAS EMPRESAS SON DE AERONAVES VIEJAS Y NUEVAS? (11556) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 4, PÁRRAFO 1.5.**
- A.- PERSONAL EFICIENTE Y ESPECIALIZADO Y PREPARACIÓN ADECUADA.
 - B.- PERSONAL ALTAMENTE COMPROMETIDO CON LA EMPRESA Y PREPARACIÓN ADECUADA.
 - C.- PERSONAL IDONEO Y PREPARACIÓN ADECUADA.
 - D.- PERSONAL ALTAMENTE ESPECIALIZADO Y PREPARACIÓN ADECUADA.
- 150.- **¿QUÉ EXIGE, EL MANTENER FLOTAS DE AERONAVES NUEVAS Y VIEJAS, A LOS TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO? (11555) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 4, PÁRRAFO 1.5.**
- A.- MAYOR CONOCIMIENTO, DESTREZA Y PERICIA.
 - B.- MAYOR CONOCIMIENTO.
 - C.- MAYOR CONOCIMIENTO Y PERICIA.
 - D.- MAYOR PERICIA PERO MENOS CONOCIMIENTO.
- 151.- **¿QUÉ SE SUPONE, EN CUANTO A EXIGENCIA PARA EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO, CUANDO UNA AEROLÍNEA TIENE AERONAVES VIEJAS Y ADQUIERE AERONAVES DE NUEVA TECNOLOGÍA? (11554) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 4, PÁRRAFO 1.5.**
- A.- UNA MAYOR PREOCUPACIÓN.
 - B.- UNA MAYOR EXIGENCIA.
 - C.- NO AFECTA AL PERSONAL DE MANTENIMIENTO.
 - D.- UNA MENOR EXIGENCIA.

- 152.- **¿QUÉ PROBLEMA CAUSAN LAS AERONAVES VIEJAS EN LOS EQUIPOS DE MANTENIMIENTO? (11553) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 4, PÁRRAFO 1.4.**
- A.- SOBRECARGA A LOS EQUIPOS DE MANTENIMIENTO.
 - B.- ALIVIA A LOS EQUIPOS DE MANTENIMIENTO.
 - C.- PROVOCAN LOS MISMOS PROBLEMAS QUE LAS AERONAVES NUEVAS.
 - D.- OCUPAN MUCHO MÁS TIEMPO.
- 153.- **¿CÓMO DESEMPEÑA SU LABOR EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO? (11552) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 4, PÁRRAFO 1.4.**
- A.- CON FRECUENCIA BAJO BASTANTE PREOCUPACIÓN.
 - B.- RÁPIDAMENTE PERO SIN PRESIÓN.
 - C.- CON FRECUENCIA BASTANTE RELAJADO.
 - D.- CON FRECUENCIA BAJO BASTANTE PRESIÓN.
- 154.- **¿CÓMO SON LAS OPORTUNIDADES PARA COMETER ERRORES EN LAS TAREAS DE MANTENIMIENTO, QUE PUEDEN SER COMPLEJAS Y VARIADAS? (11551) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 4, PÁRRAFO 1.4.**
- A.- COMPLEJAS.
 - B.- ESCASAS.
 - C.- ABUNDANTES.
 - D.- IMPOSIBLES.
- 155.- **¿CÓMO HA REPERCUTIDO EL ERROR HUMANO EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO, EN LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES DE VUELO? (11550) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 3, PÁRRAFO 1.3.**
- A.- CON CONSECUENCIAS GRAVES.
 - B.- DRAMÁTICAMENTE.
 - C.- NO HA REPERCUTIDO.
 - D.- LEVEMENTE.

- 156.- **EL HECHO DE QUE LOS FACTORES HUMANOS PARA EL PERSONAL QUE ESTÁ A CARGO DE LA INSPECCIÓN Y REPARACIÓN DE LAS AERONAVES SE HAYA OCUPADO APENAS DEL TEMA, A SIDO UNA: (11549) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 3, PÁRRAFO 1.3.**
- A.- SERIA OMISIÓN.
 - B.- TAREA PLANIFICADA.
 - C.- FORMA DE NO INVOLUCRARSE EN EL TEMA.
 - D.- DESPREOCUPACIÓN.
- 157.- **¿EN QUÉ PERÍODO SE PRODUJERON MÁS ACCIDENTES ATRIBUIBLES A ASPECTOS DE MANTENIMIENTO? (11548) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 3, PÁRRAFO 1.1.**
- A.- EN LOS TRES PRIMEROS AÑOS DE LA DÉCADA DE 1960.
 - B.- EN LOS TRES PRIMEROS AÑOS DEL DECENIO DE 1980.
 - C.- EN LOS TRES PRIMEROS AÑOS DE LA DÉCADA DE 1970.
 - D.- EN LOS TRES PRIMEROS AÑOS DE LA DÉCADA DE 1990.
- 158.- **¿QUÉ SUCEDIÓ CON LOS ACCIDENTES RELACIONADOS CON PROBLEMAS DE MANTENIMIENTO, EN EL SEGUNDO DECENIO DE 1980, COMPARADO CON LA PRIMERA MITAD DEL DECENIO? (11547) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 3, PÁRRAFO 1.1.**
- A.- AUMENTARON EN UN 95%.
 - B.- DISMINUYERON EN UN 65%.
 - C.- AUMENTARON EN UN 65%.
 - D.- PERMANECIERON IGUAL.
- 159.- **¿CUÁNTOS PROBLEMAS DE MANTENIMIENTO SE RELATAN QUE OCURRIERON EN LA PRIMERA MITAD DEL DECENIO DE 1980, RELACIONADOS CON ACCIDENTES E INCIDENTES? (11546) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 3, PÁRRAFO 1.1.**
- A.- SIETE.
 - B.- DIESISIETE.
 - C.- CATORCE.
 - D.- QUINCE.

- 160.- ¿A QUÉ CORRESPONDE LA SIGUIENTE DEFINICIÓN? "ASPECTO QUE NO IMPLICA NECESARIAMENTE UN ERROR PERO QUE ATAÑE AL PERSONAL DE MANTENIMIENTO POR CUANTO SON LOS PRIMEROS RESPONSABLES DE RESOLVER ESAS DIFICULTADES TÉCNICAS EN LAS OPERACIONES DIARIAS": (11545) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 3, PÁRRAFO 1.1.
- A.- PROBLEMA DE MANTENIMIENTO.
 - B.- PROBLEMA OPERACIONAL.
 - C.- PROBLEMA GERENCIAL.
 - D.- PROBLEMA DE CAPACITACIÓN.

Materia : **FUNDAMENTOS DE INSPECCIONES M.M.**
Cantidad de Preguntas : **76**

- 1.- **¿QUÉ UNIDADES COMPONEN LA LAMPARA DE LUZ NEGRA? (7864) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-19, PÁRRAFO 5.**
- A.- UN ENCHUFE, UN TRANSFORMADOR, UN CABLE DE POTENCIA FLEXIBLE, UNA LÁMPARA DE MANO.
 - B.- UN TRANSFORMADOR DE POTENCIA, UN CABLE DE POTENCIA FLEXIBLE, UNA LÁMPARA DE MANO, UNA AMPOLLETA.
 - C.- UN TRANSFORMADOR DE POTENCIA, UN CABLE, UNA LÁMPARA DE MANO.
 - D.- UN TRANSFORMADOR, UN CABLE ELÉCTRICO FLEXIBLE Y UNA LÁMPARA DE MANO.
- 2.- **¿QUÉ SUCEDE CON LAS ABERTURAS QUE NO ESTÁN CONTAMINADAS PERO SON MUY FINAS, EN LA INSPECCIÓN CON PENETRANTES? (7863) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-19, PÁRRAFO 7.**
- A.- NUNCA SE PUEDEN DETECTAR.
 - B.- ALGUNAS VECES SON DIFÍCILES DE DETECTAR.
 - C.- RARAS VECES SON DIFÍCILES DE DETECTAR.
 - D.- SIEMPRE SON DIFÍCILES DE DETECTAR.
- 3.- **¿CÓMO PUEDEN SER REDUCIDAS LAS FALLAS DE OPERACIÓN Y EL MAL FUNCIONAMIENTO DE LOS EQUIPOS? (7862) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-1, PÁRRAFO 3.**
- A.- CORRIGIENDO EL DESGASTE EXCESIVO Y TENIENDO CONTROLADOS LOS DEFECTOS MENORES.
 - B.- DETECTANDO EL DESGASTE EXCESIVO Y LOS DEFECTOS MENORES Y CORRIGIENDOLOS.
 - C.- EVITANDO EL DESGASTE EXCESIVO Y LOS DEFECTOS MENORES.
 - D.- DETECTANDO EL DESGASTE EXCESIVO Y EVITANDO LOS DEFECTOS MENORES.

- 4.- **¿QUÉ SIGNIFICA LO SIGUIENTE "EXAMINACIÓN VISUAL Y CHEQUEO MANUAL PARA DETERMINAR LA CONDICIÓN DE UNA AERONAVE O COMPONENTE"? (7861) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-1, PÁRRAFO 1.**
- A.- INSPECCIÓN.
 - B.- MANTENIMIENTO.
 - C.- MODIFICACIÓN.
 - D.- REVISIÓN.
- 5.- **¿A QUÉ SE LLAMA "DISCONTINUIDAD" EN INSPECCIONES NO DESTRUCTIVAS? (7860) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-25, PÁRRAFO 6.**
- A.- A LA FALLA O POROSIDAD DE UN MATERIAL.
 - B.- A UNA FORMACIÓN SOBRESALIDA EN UNA SOLDADURA.
 - C.- A LA UNIÓN DE DOS PLACAS DE DIFERENTE METAL.
 - D.- A UNA RUPTURA EN UN MATERIAL SÓLIDO.
- 6.- **¿QUÉ DETERMINA EL FLUJO DE LA CORRIENTE EDDY A TRAVÉS DE LA BOBINA? (7848) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-21, PÁRRAFO 1.**
- A.- LA SUSCEPTIBILIDAD DE LA BOBINA DE LA CORRIENTE EDDY.
 - B.- LA SUSCEPTIBILIDAD DE LA MUESTRA A LA CORRIENTE EDDY.
 - C.- EL PORTE DE LA MUESTRA.
 - D.- EL MATERIAL DE LA MUESTRA.
- 7.- **¿QUÉ POLARIDAD TIENE EL VOLTAJE CUANDO SE HACE PASAR CORRIENTE ALTERNA POR UNA BOBINA? (7847) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-20, PÁRRAFO 7.**
- A.- UN VOLTAJE DE POLARIDAD OPUESTA AL FLUJO ORIGINAL.
 - B.- UN VOLTAJE DE POLARIDAD OPUESTA EN LA MUESTRA.
 - C.- UN VOLTAJE IGUAL AL FLUJO RESULTANTE.
 - D.- UN VOLTAJE IGUAL AL FLUJO ORIGINAL.

- 8.- **¿CON QUÉ SE DEBE CONTACTAR LA PIEZA Y LA UNIDAD DE BUSQUEDA EN EL MÉTODO DE CONTACTO DE INSPECCIÓN POR ULTRASONIDO? (7841) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-21, PÁRRAFO 6.**
- A.- CON UN MATERIAL ABSORBENTE LÍQUIDO.
 - B.- CON UN MATERIAL VISCOSO, LÍQUIDO O PASTA.
 - C.- CON UN MATERIAL AISLANTE.
 - D.- CON UN MATERIAL ADHESIVO.
- 9.- **¿QUÉ MÉTODO SE USA CUANDO LOS DOS LADOS DEL MATERIAL A PROBAR SON LISOS Y PARALELOS Y SE REQUIERA MEDIR ESPESORES? (7839) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-22, PÁRRAFO 6.**
- A.- MÉTODO DE INMERSIÓN.
 - B.- MÉTODO DE TRANSMISIÓN ELÉCTRICA.
 - C.- MÉTODO DEL SISTEMA DE RESONANCIA.
 - D.- MÉTODO DE RESONANCIA.
- 10.- **¿EN QUÉ TIPO DE PRODUCTOS SE PUEDE UTILIZAR LAS RADIOGRAFÍAS? (7830) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-30, PÁRRAFO 13.**
- A.- EN LA FABRICACIÓN DE METAL Y PRODUCTOS NO METÁLICOS.
 - B.- EN ESTRUCTURAS METÁLICAS SOLAMENTE.
 - C.- EN ESTRUCTURAS PRIMARIAS SOLAMENTE.
 - D.- EN LA FABRICACIÓN DE METALES FERROMAGNÉTICOS Y PRODUCTOS NO METÁLICOS.
- 11.- **¿CUÁL ES OTRA IMPORTANTE CONSIDERACIÓN, EN EL ANÁLISIS DE LA GRIETA, EN UNA INSPECCIÓN RADIOGRÁFICA? (7829) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-32, PÁRRAFO 2.**
- A.- EL TIPO DE INCLUSIONES.
 - B.- LA UBICACIÓN DEL EQUIPO PARA TOMAR LA RADIOGRAFÍA.
 - C.- LAS DIMENSIONES DE LA GRIETA.
 - D.- LA UBICACIÓN DE LA GRIETA.

- 12.- **¿QUÉ SUCEDE CON LA CORRIENTE SI LA BOBINA DE UN EQUIPO DE CORRIENTE EDDY ES COLOCADA PARA QUE EL CAMPO MAGNÉTICO PASE POR UNA MUESTRA CONDUCTORA DE ELECTRICIDAD? (7813) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-20, PÁRRAFO 7.**
- A.- LA CORRIENTE SERÁ INDUCIDA EN LA MUESTRA.
 - B.- LA CORRIENTE SERÁ ELIMINADA DE LA MUESTRA.
 - C.- LA CORRIENTE SERÁ AUMENTADA AL DOBLE EN LA MUESTRA.
 - D.- LA CORRIENTE SERÁ CONTROLADA EN LA MUESTRA.
- 13.- **¿QUÉ TIPOS DE MATERIALES SE PUEDEN INSPECCIONAR CON CORRIENTES EDDY? (7806) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-20, PÁRRAFO 6.**
- A.- FORJADOS, GOMAS, PLÁSTICOS, PARTES MAQUINADAS.
 - B.- FORJADOS, FUNDIDOS, PARTES MAQUINADAS.
 - C.- FUNDIDOS, PLÁSTICOS, MADERAS, FORJADOS.
 - D.- FORJADOS, FUNDIDOS, ALEADOS, MAQUINADOS, ETC.
- 14.- **¿QUÉ TIPO DE CORRIENTE EXITA LA BOBINA EN UNA INSPECCIÓN POR CORRIENTE EDDY? (7805) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-20, PÁRRAFO 7.**
- A.- ALTERNA.
 - B.- SECUNDARIA.
 - C.- PRIMARIA.
 - D.- CONTÍNUA.
- 15.- **¿QUÉ DEBE UTILIZAR EL MÉTODO PILSO-ECO PARA DETECTAR IMPERFECCIONES QUE NO ESTAN DIRECTAMENTE BAJO LA PROBETA?: (7789) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-22, PÁRRAFO 4.**
- A.- UN MÉTODO DE PRUEBA DE PROBETA AMPLIFICADA.
 - B.- UN MÉTODO DE PRUEBA DE RESONANCIA AMPLIFICADA.
 - C.- UN MÉTODO DE PRUEBA DE HAZ ANGULAR.
 - D.- UN MÉTODO DE PRUEBA DE HAZ FLEXIBLE.

- 16.- **¿QUÉ TIPO DE DEFECTOS PUEDE DETECTAR LA INSPECCIÓN DE ULTRASONIDO? (7788) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-21, PÁRRAFO 4.**
- A.- FALLAS NO DETECTADAS POR OTRO MÉTODO.
 - B.- FALLAS MINÚSCULAS.
 - C.- SOLAMENTE FALLAS INTERNAS.
 - D.- SOLAMENTE FALLAS GRANDES.
- 17.- **¿EN QUÉ MATERIALES PUEDE DETECTAR DEFECTOS EL SISTEMA DE INSPECCIONES POR ULTRASONIDO? (7787) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-21, PÁRRAFO 4.**
- A.- EN TODOS LOS TIPOS DE MATERIALES.
 - B.- EN TODOS LOS TIPOS DE MATERIALES METÁLICOS.
 - C.- EN TODOS LOS TIPOS DE MATERIALES NO METÁLICOS.
 - D.- EN TODOS LOS TIPOS DE MATERIALES RÍGIDOS.
- 18.- **¿CÓMO DETECTA UNA FALLA EL SISTEMA DE PULSO-ECO? (7784) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-22, PÁRRAFO 1.**
- A.- MIDIENDO LA AMPLITUD DE LA SEÑAL Y EL TIEMPO REQUERIDO PARA VIAJAR ENTRE LAS SUPERFICIES ESPECÍFICAS Y LA DISCONTINUIDAD.
 - B.- MIDIENDO EL TIEMPO REQUERIDO POR LA SEÑAL PARA VIAJAR ENTRE EL EQUIPO Y EL MATERIAL.
 - C.- MIDIENDO LA INTENSIDAD DE LA SEÑAL REFLEJADA.
 - D.- MIDIENDO LA CALIDAD DE LA SEÑAL EMITIDA.
- 19.- **¿QUÉ TIPO DE RADIACIONES SE UTILIZAN EN LAS RADIOGRAFÍAS? (7779) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-30, PÁRRAFO 13.**
- A.- RAYOS X Y GAMA.
 - B.- RAYOS X Y ALFA.
 - C.- RAYOS GAMA Y BETA.
 - D.- RADIACIÓN X Y GAMA.

- 20.- **¿QUÉ PUEDE PRODUCIR, LA EXPOSICIÓN A PEQUEÑAS DOSIS DE RADIACIÓN, EN EL CORTO TIEMPO? (7778) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-32, PÁRRAFO 7.**
- A.- DESORDEN PSÍQUICO Y FÍSICO.
 - B.- ALERGIAS CORPUSCULARES Y CÁNCER.
 - C.- DESORDEN INTESTINAL Y SANGRAMIENTO.
 - D.- QUEMADURAS SEVERAS Y CEGUERA.
- 21.- **¿CUÁLES SON LOS TIPOS DE IMPERFECCIONES QUE SE CONSIDERAN EN LAS RADIOGRAFÍAS?: (7777) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-31, PÁRRAFO 11.**
- A.- VACÍO, RELLENO E IRREGULARIDADES DIMENSIONALES..
 - B.- VACÍO, IMPERFECCIONES E IRREGULARIDADES DIMENSIONALES..
 - C.- ESPACIO, IMPERFECCIONES Y OBSTRUCCIONES.
 - D.- DELAMINACIONES, OXIDACIONES Y VACÍO.
- 22.- **¿CUÁL ES ALGUNO DE LOS FACTORES A CONSIDERAR EN UNA EXPOSICIÓN RADIOGRÁFICA? (7776) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-31, PÁRRAFO 3.**
- A.- EL TIPO DE DEFECTO QUE DEBE SER DETECTADO.
 - B.- EL TIPO DE CORRIENTE QUE SE DEBE UTILIZAR.
 - C.- EL LUGAR DONDE SE VA A EFECTUAR EL TRABAJO.
 - D.- EL TIPO DE REFERENCIA PARA CALIBRAR EL EQUIPO.
- 23.- **EN UNA UNIDAD PORTÁTIL DE PARTÍCULAS MAGNÉTICAS, ¿QUÉ SE DESARROLLA LA MAGNETIZACIÓN CIRCULAR? (7746) REF.: FAA-H-8083, PÁGINA 8-29, PÁRRAFO 9.**
- A.- CON CABLES ENROLLADOS O TERMINALES FLEXIBLES.
 - B.- CON ABRAZADERAS O BOBINAS.
 - C.- CON PUNTOS DE CONTACTO O ABRAZADERAS.
 - D.- CON YUGOS O ARGOLLAS.

- 24.- **¿BAJO QUÉ TIPO DE LUZ DEBE SER EFECTUADA LA INSPECCIÓN CON SOLUCIÓN DE PARTÍCULAS MAGNÉTICAS FLUORESCENTES? (7745) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-27, PÁRRAFO 13.**
- A.- LUZ ULTRAVIOLETA.
 - B.- LUZ NEGRA.
 - C.- LUZ DE NEÓN.
 - D.- LUZ BLANCA OPACA.
- 25.- **¿CUÁLES SON GENERALMENTE LAS CAUSAS MÁS COMUNES DE DISCONTINUIDADES? (7744) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-27, PÁRRAFO 12.**
- A.- TRIZADURAS POR FATIGA DE MATERIAL O TRATAMIENTOS TÉRMICOS.
 - B.- POROSIDAD EN SOLDADURAS O PIEZAS FUNDIDAS.
 - C.- GRIETAS DE RECTIFICADO O TRIZADURAS POR FATIGA DE MATERIAL.
 - D.- TRIZADURAS POR DEFECTOS DE FABRICACIÓN O TRATAMIENTOS ANTI-CORROSIVOS.
- 26.- **¿CUÁLES SON MÉTODOS PARA MAGNETIZAR LAS PIEZAS A PROBAR? (7743) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-27, PÁRRAFO 5.**
- A.- MÉTODO DE FLUJO CONTÍNUO Y Y DE FLUJO RESIDUAL.
 - B.- MÉTODO RESIDUAL Y MAGNÉTICO.
 - C.- MÉTODO DESMAGNETIZANTE Y MAGNETIZANTE.
 - D.- MÉTODO CONTÍNUO Y RESIDUAL.

- 27.- **¿DE QUÉ DEPENDE QUE LA FUERZA MAGNÉTICA APLICADA DISMINUYA A UN VALOR RESIDUAL? (7742) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-27, PÁRRAFO 5.**
- A.- DE LA FUERZA MAGNÉTICA APLICADA Y DE LA FORMA DEL MATERIAL A PROBAR.
 - B.- DE LAS PROPIEDADES MAGNÉTICAS Y DEL PORTE DEL MATERIAL A PROBAR.
 - C.- DE LAS PROPIEDADES MAGNÉTICAS Y DE LA FORMA DEL MATERIAL A PROBAR.
 - D.- DE LA FUERZA MAGNÉTICA APLICADA AL MATERIAL A PROBAR.
- 28.- **¿CUÁNTO TIEMPO PERMANECE MAGNÉTIZADA UNA PIEZA QUE VA HA SER INSPECCIONADA? (7741) REF.: AC 65-9A, PÁGINA 472, PÁRRAFO 4.**
- A.- TODO EL TIEMPO QUE LA FUERZA QUE MAGNETIZA PERMANEZCA ÚTIL.
 - B.- TODO EL TIEMPO QUE LA FUERZA QUE MAGNETIZA SEA MANTENIDA.
 - C.- LA PIEZA PERMANECE MAGNETIZADA PERMANENTEMENTE.
 - D.- ALGUNOS MINUTOS DESPUÉS QUE SE APLICA UNA FUERZA MAGNETIZADORA.
- 29.- **¿EN QUÉ DIRECCIÓN SE PRODUCE EL CAMPO MAGNÉTICO, EN UNA INSPECCIÓN POR PARTÍCULAS MAGNÉTICAS, CUANDO SE MAGNETIZA LONGITUDINALMENTE? (7740) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-26, PÁRRAFO 4.**
- A.- PARALELA A LO LARGO DEL EJE DE LA PIEZA.
 - B.- PERPENDICULAR A LO LARGO DEL EJE DE LA PIEZA.
 - C.- PARALELA A LA CORRIENTE APLICADA.
 - D.- PARALELA A LAS PARTES MÁS PROTUBERANTES DE LA PIEZA.

- 30.- **¿CÓMO SE DISTRIBUYEN LAS PARTÍCULAS MAGNÉTICAS CUANDO EXISTE UNA FALLA? (7735) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-25, PÁRRAFO 2.**
- A.- PERMANECEN EN LA SUPERFICIE CONCENTRADAS EN LOS EXTREMOS DE LA FALLA.
 - B.- PERMANECEN AGLUTINADAS EN EL CENTRO DE LA FALLA.
 - C.- SE INTRODUCEN EN LA FALLA.
 - D.- PERMANECEN EN LA SUPERFICIE, EN LA FORMA DE LA FALLA.
- 31.- **¿CÓMO SE DESARROLLA LA MAGNETIZACIÓN LONGITUDINAL EN LAS PIEZAS O PARTES DE AERONAVES?: (7733) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-29, PÁRRAFO 10.**
- A.- COLOCANDO LA PIEZA SOBRE UN BANCO DE MADERA Y ACTIVANDO LA UNIDAD CON CORRIENTE ALTERNA.
 - B.- ENVOLVIENDO LA PIEZA CON LOS CABLES.
 - C.- COLOCANDO LOS TERMINALES EN LOS EXTREMOS DE LA PARTE.
 - D.- ACTIVANDO ALTERNADAMENTE CORRIENTE ALTERNA Y CORRIENTE CONTÍNUA.
- 32.- **¿CÓMO ES LA FILTRACIÓN DE FLUJO MAGNÉTICO EN FALLAS QUE NO ESTÁN ABIERTAS A LA SUPERFICIE, COMPARADAS CON FALLAS ABIERTAS A LA SUPERFICIE?: (7732) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-25, PÁRRAFO 3.**
- A.- MENOR.
 - B.- MAYOR.
 - C.- IGUAL.
 - D.- DESPRECIABLE.

- 33.- **¿QUÉ HACE QUE LAS PARTÍCULAS MAGNÉTICAS INDIQUEN LA FORMA DE UNA DISCONTINUIDAD?: (6658) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-25, PÁRRAFO 2.**
- A.- LA ADHERENCIA QUE SE PRODUCE ENTRE EL POLVO SECO Y LA PIEZA.
 - B.- LA ADHERENCIA QUE SE PRODUCE POR EL PROCESO UTILIZADO.
 - C.- LA REPULSIÓN QUE SE PRODUCE DE LA PARTE CON LAS PARTÍCULAS.
 - D.- LA ADHERENCIA QUE SE PRODUCE POR EL MAGNETISMO DE LA PARTE.
- 34.- **¿QUÉ SUCEDE SI HAY UNA DISCONTINUIDAD PRESENTE EN LA INSPECCIÓN POR PARTÍCULAS MAGNÉTICAS? (6657) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-24, PÁRRAFO 8.**
- A.- LAS LÍNEAS DE FUERZA DISMINUYEN SU FUERZA.
 - B.- LAS LÍNEAS DE FUERZA DESAPARECEN.
 - C.- LAS LÍNEAS DE FUERZA SE ALTERAN.
 - D.- LAS LÍNEAS DE FUERZA SE REFUERZAN.
- 35.- **¿QUÉ SUCEDE SI LA DISCONTINUIDAD ESTÁ MUY PROFUNDA Y NO ABIERTA A LA SUPERFICIE, EN UNA INSPECCIÓN Y DETECCIÓN DE FALLAS POR PARTÍCULAS MAGNÉTICAS?: (6656) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-25, PÁRRAFO 4.**
- A.- LA INDICACIÓN EN LA SUPERFICIE SERÁ IGUAL A UNA ABIERTA..
 - B.- PUEDE QUE NO HAYA INDICACIÓN EN LA SUPERFICIE.
 - C.- NO SE PODRÍA MAGNETIZAR LA PIEZA.
 - D.- EL PATRÓN ESTARÍA DISTORSIONADO.

- 36.- **EN GENERAL, ¿EN QUE MATERIAL SE USA EL PROCEDIMIENTO RESIDUAL?: (6655) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-27, PÁRRAFO 10.**
- A.- EN ACEROS.
 - B.- EN ALUMINIOS.
 - C.- EN MAGNESIOS.
 - D.- EN COBRE.
- 37.- **¿QUÉ AUMENTA SI AUMENTAMOS LA DENSIDAD DEL FLUJO MAGNÉTICO EN LA PIEZA A PROBAR? (6654) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-27, PÁRRAFO 2.**
- A.- AUMENTA LA PERMEABILIDAD DE LA PIEZA.
 - B.- AUMENTA LA SENSIBILIDAD DE LOS MATERIALES.
 - C.- AUMENTA LA DETENTIVIDAD DE LA PIEZA.
 - D.- AUMENTA LA SENSIBILIDAD DE LA PRUEBA.
- 38.- **¿DE QUÉ DEPENDE TAMBIEN LA EFECTIVIDAD DE UNA INSPECCIÓN POR PARTÍCULAS MAGNÉTICAS?: (6653) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-27, PÁRRAFO 2.**
- A.- DE LA CONFIGURACIÓN GEOMÉTRICA DE LA PIEZA.
 - B.- DE LA DENSIDAD DEL MATERIAL Y LA FUERZA DEL CAMPO.
 - C.- DE LA DENSIDAD DE FLUJO O FUERZA DEL CAMPO.
 - D.- DE LA DIRECCIÓN DE MAGNETIZACIÓN DEL CAMPO.
- 39.- **¿QUÉ PROCESO DE MAGNETIZACIÓN INDUCE UN CAMPO MAGNÉTICO QUE CONSISTE EN CONCENTRAR CÍRCULOS DE FUERZA EN LA PIEZA? (6652) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-26, PÁRRAFO 3.**
- A.- EL PROCESO LONGITUDINAL.
 - B.- EL PROCESO CIRCULAR.
 - C.- EL PROCESO BI-DIMENSIONAL.
 - D.- EL PROCESO PARALELO.

- 40.- **¿EN QUÉ DIRECCIÓN DEBEN PASAR LAS LÍNEAS DE FUERZA PARA UBICAR LOS DEFECTOS EN EL MÉTODO DE PARTÍCULAS MAGNÉTICAS? (6651) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-26, PÁRRAFO 2.**
- A.- PERPENDICULAR AL DEFECTO.
 - B.- PERPENDICULAR A LA PIEZA.
 - C.- PARALELAS AL DEFECTO.
 - D.- LINEAL AL DEFECTO.
- 41.- **¿EN QUÉ PROCESO LA LIMPIEZA DE UNA PIEZA ES ABSOLUTAMENTE NECESARIA? (6650) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-25, PÁRRAFO 10.**
- A.- EN EL PROCESO MANUAL.
 - B.- EN EL PROCESO HÚMEDO.
 - C.- EN EL PROCESO LÍQUIDO.
 - D.- EN EL PROCESO DE POLVO SECO.
- 42.- **¿QUÉ TIPO DE DEFECTOS PUEDEN SER DETECTADOS CON EL MÉTODO DE PARTÍCULAS MAGNÉTICAS? (6649) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-25, PÁRRAFO 5.**
- A.- GRIETAS, INCLUSIONES, DELAMINACIONES.
 - B.- GRIETAS, DELAMINACIONES, POROSIDADES.
 - C.- GRIETAS, INCLUSIONES, POROSIDADES.
 - D.- GRIETAS, CORROSIONES, CONCENTRACIÓN DE METÁLES DISÍMILES.

- 43.- **¿QUÉ FORMA TOMA EL PATRÓN CONOCIDO COMO "INDICACIÓN?: EN LA INSPECCIÓN POR PARTÍCULAS MAGNÉTICAS?: (6648) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-24, PÁRRAFO 8.**
- A.- EXACTAMENTE LA PROYECCIÓN DE LA DISCONTINUIDAD EN LA SUPERFICIE.
 - B.- APROXIMADAMENTE LA PROYECCIÓN DE LA DISCONTINUIDAD EN LA SUPERFICIE.
 - C.- TOMA LA FORMA DE UN CIRCULO ALREDEDOR DE LA DISCONTINUIDAD.
 - D.- LAS PARTÍCULAS SOLAMENTE SE AGLOMERAN SOBRE LA FALLA.
- 44.- **¿CÓMO SON LOS POLOS QUE SE CREAN AL LADO DE UNA DISCONTINUIDAD DE UNA PIEZA INSPECCIONADA POR PARTÍCULAS MAGNÉTICAS?: (6647) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-24, PÁRRAFO 8.**
- A.- SON POLOS OPUESTOS.
 - B.- SON POLOS POSITIVOS.
 - C.- SON POLOS NEGATIVOS.
 - D.- SON POLOS IGUALES.
- 45.- **¿CÓMO SE DEFINE UNA DISCONTINUIDAD? (6646) REF.:FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-24, PÁRRAFO 8.**
- A.- COMO UNA IMPOSIBILIDAD DE MAGNETIZAR LA PIEZA O PARTE.
 - B.- COMO LA CONCENTRACIÓN DE ALGÚN METAL EN UNA ALEACIÓN.
 - C.- COMO UNA PROTUBERANCIA EN LA FORMA DEL MATERIAL.
 - D.- COMO UNA INTERRUPCIÓN EN LA ESTRUCTURA FÍSICA NORMAL DE LA PARTE.

- 46.- **¿CUÁLES SON LOS DOS PROCESOS UTILIZADOS PARA UNA INSPECCIÓN POR PARTÍCULAS MAGNÉTICAS? (6645) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-24, PÁRRAFO 7.**
- A.- PROCESOS CON HIERRO Y ÓXIDO DE FIERRO.
 - B.- PROCESOS HÚMEDO Y SECO.
 - C.- PROCESOS HÚMEDO Y DE POLVO SECO.
 - D.- PROCESOS CON MATERIALES PENETRANTES Y FLUORESCENTES.
- 47.- **¿QUÉ TIPO DE DEFECTOS UBICA LA MAGNETIZACIÓN CIRCULAR EN EL MÉTODO DE PARTÍCULAS MAGNÉTICAS?: (6644) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-26, PÁRRAFO 3.**
- A.- DEFECTOS APROXIMADAMENTE VERTICALES AL EJE DE LA PIEZA.
 - B.- DEFECTOS APROXIMADAMENTE PARALELOS AL EJE DE LA PIEZA.
 - C.- DEFECTOS EN CUALQUIER DIRECCIÓN DE LA PIEZA.
 - D.- DEFECTOS A 90° DEL EJE DE LA PIEZA.
- 48.- **¿CUÁL ES UNA OPERACIÓN EFECTIVA EN EL PROCESO DE DESMAGNETIZACIÓN? (6643) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-30, PÁRRAFO 10.**
- A.- MOVER LA PIEZA LENTAMENTE HACIA AFUERA DE LA BOBINA Y LEJOS DE LA FUERZA DEL CAMPO MAGNÉTICO.
 - B.- MOVER LA PIEZA HACIA AFUERA DE LA BOBINA Y LEJOS DE LA FUERZA DEL CAMPO MAGNÉTICO.
 - C.- MOVER LA PIEZA LENTAMENTE HACIA AFUERA DE LA BOBINA Y DEJARLA CERCA DEL CAMPO MAGNÉTICO.
 - D.- MOVER LA PIEZA RÁPIDAMENTE HACIA AFUERA DE LA BOBINA Y MANTENERLA A UNAS DOS PULGADAS DEL CAMPO MAGNÉTICO.

- 49.- **¿QUÉ TIPO DE INSPECCIÓN ES ESENCIALMENTE LA INSPECCIÓN QUE UTILIZA UN BOROSCOPIO PARA REALIZARLA?: (6245) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-18, PÁRRAFO 8.**
- A.- INSPECCIÓN RUTINARIA.
 - B.- INSPECCIÓN COMPLEMENTARIA.
 - C.- INSPECCIÓN BOROSCÓPICA.
 - D.- INSPECCIÓN VISUAL.
- 50.- **¿CUÁL ES EL MÉTODO MÁS UTILIZADO PARA EL ANÁLISIS ELECTROMAGNÉTICO? (6244) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-20, PÁRRAFO 4.**
- A.- ESPECTRO ELECTRÓNICO.
 - B.- INDUCCIÓN ELECTROMAGNÉTICA.
 - C.- EDDY CURRENT.
 - D.- OSCILADOR - AMPLIFICADOR.
- 51.- **¿CUÁLES SON LOS MÉTODOS DE INSPECCIÓN BÁSICOS DE LA INSPECCIÓN POR ULTRASONIDO? (6243) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-21, PÁRRAFO 7.**
- A.- IMPULSO DE ECO Y REBOTE.
 - B.- IMPULSO DE ECO, TRANSMISIÓN DIRECTA Y RESONANCIA.
 - C.- IMPULSO DE ECO Y PULSO.
 - D.- IMPULSO DE ECO, IMPULSO ELECTRÓNICO Y TRANSMISIÓN.
- 52.- **¿QUÉ SE REQUIERE PARA SER UN EXPERTO EN RADIOGRAFÍAS?: (6242) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-31, PÁRRAFO 1.**
- A.- ENTRENAMIENTO EXTENSIVO.
 - B.- ENTRENAMIENTO FRECUENTE.
 - C.- ENTRENAMIENTO EN EL TRABAJO (OJT).
 - D.- ENTRENAMIENTO Y CONCENTRACIÓN.

- 53.- **¿EN QUÉ CONSISTE UN KIT DE PENETRANTE VISIBLE? (6241) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-19, PÁRRAFO 5.**
- A.- EN TINTA PENETRANTE, TINTA REMOVEDORA, TINTA EMULSIONANTE Y TINTA REVELADORA.
 - B.- EN TINTA PENETRANTE, TINTA REVELADORA Y TINTA EMULSIONANTE.
 - C.- EN TINTAS PENETRANTES Y REVELADORAS.
 - D.- EN TINTA PENETRANTE, TINTA REMOVEDORA, EMULSIONANTE Y REVELADOR.
- 54.- **¿EN QUÉ TIPO DE MATERIALES SE PUEDE UTILIZAR LA INSPECCIÓN POR TINTAS PENETRANTES?: (6240) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-19, PÁRRAFO 1.**
- A.- EN MATERIALES CERÁMICOS Y PLÁSTICOS.
 - B.- EN MATERIALES POROSOS Y NO POROSOS.
 - C.- EN MATERIALES NO POROSOS.
 - D.- EN MATERIALES METÁLICOS SOLAMENTE.
- 55.- **¿POR QUÉ LAS PIEZAS QUE SE INSPECCIONAN POR PARTÍCULAS MAGNÉTICAS DEBEN ESTAR TOTALMENTE LIMPIAS? (6239) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-25, PÁRRAFO 8.**
- A.- PORQUE LAS MATERIAS EXTRAÑAS PRODUCEN INDICACIONES ERRONEAS.
 - B.- PORQUE LAS MATERIAS EXTRAÑAS PRODUCEN INDICACIONES NO CONFIABLES.
 - C.- PORQUE LAS MATERIAS EXTRAÑAS PRODUCEN INDICACIONES DEMASIADO RELEVANTES.
 - D.- PORQUE LA GRASA ACUMULA LA MATERIA FERROSA.

- 56.- **¿CÓMO APARECE LA INDICACIÓN EN LA SUPERFICIE CUANDO SE DETECTA UNA TRIZADURA POR EL MÉTODO DE INSPECCIÓN POR PARTÍCULAS MAGNÉTICAS? (6238) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-24, PÁRRAFO 8.**
- A.- UN TRAZO CON LA FORMA DE LA TRIZADURA.
 - B.- UNA LÍNEA RECTA INDICANDO LA TRIZADURA.
 - C.- UNA ACUMULACIÓN DE MATERIAL.
 - D.- UNA AGRUPACIÓN DE PARTÍCULAS INTRODUCIDAS EN LA FALLA.
- 57.- **¿QUÉ TIPO DE FALLAS PUEDE DETECTAR LA INSPECCIÓN POR PARTÍCULAS MAGNÉTICAS?: (6237) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-24, PÁRRAFO 6.**
- A.- FALLAS EN LA SUPERFICIE O TOTALMENTE INTERNAS.
 - B.- FALLAS EN LA SUPERFICIE SOLAMENTE.
 - C.- FALLAS EN CUALQUIER PARTE DE CUALQUIER MATERIAL.
 - D.- FALLAS EN LA SUPERFICIE O CERCA DE ELLA.
- 58.- **¿EN QUÉ MATERIALES ES EFECTIVO EL MÉTODO DE INSPECCIÓN POR PARTÍCULAS MAGNÉTICAS? (6236) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-24, PÁRRAFO 5.**
- A.- MATERIALES COMPUESTOS.
 - B.- MATERIALES PLÁSTICOS.
 - C.- MATERIALES FERROMAGNÉTICOS.
 - D.- TODO TIPO DE MATERIALES.
- 59.- **¿A QUÉ OTRO NÚMERO ES IGUAL EL NÚMERO DE LA "HOJA DE DATOS DEL CERTIFICADO DE TIPO"?: (6235) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-4, PÁRRAFO 10.**
- A.- AL NÚMERO DE DISEÑO DE LA AERONAVE.
 - B.- AL NÚMERO DE CERTIFICADO DE TIPO.
 - C.- AL NÚMERO DE PRESENTACIÓN A LA FAA.
 - D.- AL NÚMERO DE PRODUCCIÓN DE LA AERONAVE.

- 60.- **¿CÓMO SON LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD EN CUANTO AL CUMPLIMIENTO?: (6234) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-4, PÁRRAFO 7.**
- A.- DE CUMPLIMIENTO INMEDIATO Y DE CUMPLIMIENTO DIFERIDO.
 - B.- SOLO DE CUMPLIMIENTO INMEDIATO.
 - C.- SOLO DE CUMPLIMIENTO DIFERIDO.
 - D.- DE EMERGENCIA Y RELATIVAS.
- 61.- **¿QUÉ PUBLICACIÓN EDITA LA FAA PARA CORREGIR UNA CONDICIÓN INSEGURA? (6233) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-4, PÁRRAFO 5.**
- A.- CARTA DE SERVICIO.
 - B.- BOLETÍN DE SERVICIO.
 - C.- MANUAL DE MANTENIMIENTO.
 - D.- DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD.
- 62.- **¿EN QUÉ TIPO DE ESTRUCTURAS CONTEMPLA REPARACIONES EL MANUAL DE REPARACIONES ESTRUCTURALES?: (6232) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-4, PÁRRAFO 2.**
- A.- EN ESTRUCTURAS PRIMARIAS, SECUNDARIAS Y DE ADORNO.
 - B.- EN ESTRUCTURAS PRIMARIAS.
 - C.- EN ESTRUCTURAS PRIMARIAS Y SECUNDARIAS.
 - D.- EN ESTRUCTURAS SECUNDARIAS.
- 63.- **¿QUÉ INFORMACIÓN DETALLADA CONTIENE EL MANUAL DE OVERHAUL DE LAS AERONAVES?: (6231) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-4, PÁRRAFO 1.**
- A.- INFORMACIÓN DETALLADA PARA EL TRABAJO DE LAS UNIDADES FUERA DEL TALLER.
 - B.- INFORMACIÓN DETALLADA PARA EL TRABAJO DE LAS UNIDADES EN EL TALLER.
 - C.- INFORMACIÓN DETALLADA PARA EL TRABAJO DE LAS UNIDADES EN O FUERA DE LA AERONAVE.
 - D.- INFORMACIÓN DETALLADA PARA EL TRABAJO DE LAS UNIDADES MONTADAS EN LA AEROMAVE.

- 64.- **¿CUÁL DE LO SIGUIENTE NO ESTÁ INCLUIDO EN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO? (6230) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-3, PÁRRAFO 4.**
- A.- TRABAJOS DE OVERHAUL EN PARTES O REPUESTOS.
 - B.- INSTRUCCIONES DE LUBRICACIÓN.
 - C.- TOLERANCIAS Y AJUSTES NECESARIOS.
 - D.- INSTRUCCIONES COMPLETAS PARA EL MANTENIMIENTO.
- 65.- **¿CÓMO SE DENOMINA LA ACCIÓN QUE SE EJECUTA CON LA AERONAVE UNA VEZ QUE TODAS LAS DISCREPANCIAS E INSPECCIONES HAN SIDO TERMINADAS Y LOS REGISTROS FIRMADOS?: (6229) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-2, PÁRRAFO 3.**
- A.- LIBERACIÓN DEL MANTENIMIENTO.
 - B.- CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO.
 - C.- REGRESO A LA LÍNEA DE VUELO.
 - D.- RETORNO AL SERVICIO.
- 66.- **¿QUÉ PUEDE CAUSAR A UNA AERONAVE EL VUELO EN UNA ZONA DE TURBULENCIA SEVERA? (6228) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-16, PÁRRAFO 5.**
- A.- INDICACIONES ERRÓNEAS EN LOS INSTRUMENTOS.
 - B.- DAÑO EN LA CABINA DE PASAJEROS.
 - C.- DAÑO ESTRUCTURAL.
 - D.- QUE EL EQUIPAJE SE SALGA DE LOS COMPARTIMIENTOS.
- 67.- **¿QUÉ INDICACIÓN EN LA AERONAVE PODRÍA SER UN INDICIO DE UN ATERRIZAJE BRUSCO O CON PESO EXCESIVO? (6227) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-16, PÁRRAFO 4.**
- A.- AMORTIGUADORES DEL TREN DE ATERRIZAJE COMPRIMIDOS.
 - B.- FILTRACIÓN DE COMBUSTIBLE A LO LARGO DE UNA UNIÓN REMACHADA.
 - C.- FILTRACIÓN POR LAS PIERNAS DEL TREN DE ATERRIZAJE.
 - D.- REMACHES SUELTOS EN LA PARTE EXPUESTA DEL TREN DE ATERRIZAJE.

- 68.- **¿QUÉ SE DEBE CUMPLIR SI SE INFORMA DE UN ATERRIZAJE BRUSCO EN UNA AERONAVE? (6226) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-16, PÁRRAFO 3.**
- A.- UNA INSPECCIÓN ESPECIAL.
 - B.- SI EL PESO DE ATERRIZAJE ES INFERIOR AL MÁXIMO, SOLO DEBE QUEDAR REGISTRADO.
 - C.- SE DEBE ADELANTAR LA SIGUIENTE INSPECCIÓN PROGRAMADA.
 - D.- UNA INSPECCIÓN DE PRE-VUELO MÁS ACUCIOSA.
- 69.- **¿QUÉ PROCEDIMIENTO DEBE SEGUIR CUANDO SE EFECTÚA UNA INSPECCIÓN ESPECIAL?: (6225) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-16, PÁRRAFO 2.**
- A.- EL PROCEDIMIENTO DE LA DGAC.
 - B.- EL PROCEDIMIENTO DE LA FAA.
 - C.- EL PROCEDIMIENTO DEL EXPLOTADOR.
 - D.- EL PROCEDIMIENTO DEL FABRICANTE DE LA AERONAVE.
- 70.- **¿QUÉ SE DEBE EFECTUAR CUANDO UNA AERONAVE ATERRIZA CON SOBRE PESO?: (6224) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-16, PÁRRAFO 3.**
- A.- SE DEBE EFECTUAR UNA INSPECCIÓN EXTREMADAMENTE CUIDADOSA.
 - B.- SE DEBE EFECTUAR UNA INSPECCIÓN RUTINARIA.
 - C.- SE DEBE EFECTUAR UNA INSPECCIÓN ESPECIAL.
 - D.- SE DEBE ADELANTAR LA PRÓXIMA INSPECCIÓN PERIÓDICA.
- 71.- **¿DÓNDE ENCUENTRA LA INFORMACIÓN PARA EL TIEMPO DE REEMPLAZO DE ALGÚN ELEMENTO DE UNA AERONAVE? (6223) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-2, PÁRRAFO 2.**
- A.- EN LOS REGISTROS DEL ALMACEN DE REPUESTOS.
 - B.- EN LOS REGISTROS DE MANTENIMIENTO.
 - C.- EN LA TARJETA DE CONDICIÓN DEL ELEMENTO.
 - D.- EN LA BITACORA DE VUELO.

- 72.- **¿QUÉ ES RECOMENDABLE USAR CUANDO SE EFECTÚA UNA INSPECCIÓN? (6222) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-2, PÁRRAFO 4.**
- A.- UNA LISTA DE CHEQUEO.
 - B.- LAS DISCREPANCIAS FIRMADAS POR EL SUPERVISOR.
 - C.- TODAS LAS HERRAMIENTAS LIMPIAS.
 - D.- UN CHEQUEO CONTROLADO.
- 73.- **NORMALMENTE, ¿CUÁNDO DEBEN SER REEMPLAZADOS LOS ELEMENTOS QUE TIENEN UN PROGRAMA POR HORAS DE FUNCIONAMIENTO?: (6221) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-1, PÁRRAFO 5.**
- A.- CUANDO EL ELEMENTO CUMPLE LAS HORAS SE EFECTÚA UNA INSPECCIÓN A LA AERONAVE.
 - B.- CUANDO EL ELEMENTO CUMPLE LAS HORAS.
 - C.- EN LA INSPECCIÓN POSTERIOR AL CUMPLIMIENTO DE LAS HORAS.
 - D.- EN LA INSPECCIÓN ANTERIOR MÁS CERCANA AL CUMPLIMIENTO DE LAS HORAS.
- 74.- **¿QUÉ TIPO DE PROGRAMACIÓN SE PUEDE UTILIZAR PARA LAS INSPECCIONES PROGRAMADAS?: (6220) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-1, PÁRRAFO 5.**
- A.- PROGRAMACIÓN POR HORAS DE VUELO.
 - B.- PROGRAMACIÓN POR HORAS DE VUELO Y HORAS DE FUNCIONAMIENTO EN TIERRA.
 - C.- PROGRAMACIÓN POR HORAS DE VUELO Y/O INSPECCIONES CALENDARIAS.
 - D.- PROGRAMACIÓN POR INSPECCIONES CALENDARIAS.

- 75.- **GENERALMENTE ¿CUÁLES SON LAS VARIABLES QUE INFLUYEN EN LOS INTERVALOS DE LAS INSPECCIONES?: (6219) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-1, PÁRRAFO 4.**
- A.- EL TIPO DE AERONAVE Y EL USO EN DIFERENTES ZONAS.
 - B.- EL TIPO DE AERONAVE Y DE OPERACIÓN.
 - C.- EL EQUIPAMIENTO DE LA AERONAVE Y EL TIPO DE OPERACIÓN.
 - D.- LA ALTURA DE VUELO Y LAS ZONAS CLIMÁTICAS.
- 76.- **¿EN QUÉ CONSISTE Y QUÉ INCLUYE UN SISTEMA DE INSPECCIONES?: (6218) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-1, PÁRRAFO 2.**
- A.- CONSISTE DE VARIOS PROCESOS Y CONSTA DE REPORTES DE PILOTOS O MECÁNICOS E INSPECCIONES REGULARES.
 - B.- CONSISTE DE UN PROGRAMA MACRO Y SOLUCIÓN DE DISCREPANCIAS E INSPECCIONES ESPORÁDICAS.
 - C.- CONSISTE DE PLANES Y PROGRAMAS E INSPECCIÓN ANUALES Y SOLUCIÓN DE ANORMALIDADES.
 - D.- CONSISTE DE PLANIFICACIONES ANUALES Y UN SISTEMA DE MANTENIMIENTO Y REVISIONES.

Materia : HERRAMIENTAS M.M.

Cantidad de Preguntas : 20

- 1.- **¿CUÁLES SON LOS TIPOS DE CALIBRADORES MICROMÉTRICOS? (7038) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-21, PÁRRAFO 9.**
 - A.- DE DISTANCIA, DE ÁNGULOS Y DE PROFUNDIDAD.
 - B.- DE HILOS, DE PROFUNDIDAD Y DE DIÁMETROS
 - C.- DE INTERIOR, DE EXTERIOR Y DE PROFUNDIDAD.
 - D.- DE INTERIOR, DE EXTERIOR, DE PROFUNDIDAD Y DE HILOS.

- 2.- **¿DE QUÉ MATERIAL SON FABRICADAS LAS REGLAS Y DE QUE TIPO SON?: (7037) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-18, PÁRRAFO 4.**
 - A.- SON DE LATÓN Y DE TIPO BRILLANTE Y OPACO.
 - B.- SON DE COBRE Y DE TIPO RÍGIDO Y FLEXIBLE.
 - C.- SON DE ACERO Y DE TIPO RÍGIDO Y FLEXIBLE.
 - D.- SON DE ALUMINIO Y DE TIPO BLANDO Y DURO.

- 3.- **CUÁLES SON LOS TIPOS DE COMPASES MÁS COMUNES? (7036) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-21, PÁRRAFO 7.**
 - A.- DE INTERIOR, EXTERIOR Y DE PUNTA AGUJA.
 - B.- DE INTERIOR, EXTERIOR Y HERMAFRODITA.
 - C.- INTERNO, EXTERNO Y DE ORIFICIOS.
 - D.- DE PUNTA CURVA, PUNTA RECTA Y PUNTA FINA.

- 4.- **¿QUÉ MEDIDA REPRESENTA EN UN TORNILLO MICROMÉTRICO UNA VUELTA COMPLETA DEL MANGUITO (THIMBLE)?: (7035) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-22, PÁRRAFO 7.**
 - A.- REPRESENTA 0,025 DE PULGADA.
 - B.- REPRESENTA 0,250 DE PULGADA.
 - C.- REPRESENTA 0,00025 DE PULGADA.
 - D.- REPRESENTA 0,0025 DE PULGADA.

- 5.- **¿CÓMO SE LLAMAN LAS PARTES PRINCIPALES DE LAS BROCAS?: (7034) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-12, PÁRRAFO 7.**
A.- SE LLAMAN VÁSTAGO, CUERPO, PUNTA, FILO Y BOTA REBABAS.
B.- SE LLAMAN FILO, ESTRÍAS Y BORDE.
C.- SE LLAMAN BORDE DE CORTE, VÁSTAGO Y PUNTA.
D.- SE LLAMAN VÁSTAGO, CUERPO Y PUNTA.
- 6.- **GENERALMENTE, ¿CON QUÉ TIPO DE CORTE SON FABRICADAS LAS LIMAS?: (7033) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-10, PÁRRAFO 7.**
A.- DE CORTE UNI-DIRECCIONAL Y CORTE BI-DIRECCIONAL.
B.- DE CORTE SENCILLO Y CORTE PROFUNDO.
C.- DE CORTE SIMPLE Y CORTE DOBLE.
D.- DE CORTE VERTICAL Y CORTE TRANSVERSAL.
- 7.- **¿DÓNDE DEBE SER EJERCIDA LA FUERZA CUANDO UTILIZA UNA LLAVE AJUSTABLE?: (7032) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-5, PÁRRAFO 6.**
A.- EN LA PARTE MOVIBLE.
B.- EN LA PARTE FIJA.
C.- EN TODA LA LLAVE.
D.- EN CUALQUIER PARTE.
- 8.- **¿CUÁLES SON LAS LLAVES MÁS COMUNES UTILIZADAS EN AVIACIÓN?: (7031) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-4, PÁRRAFO 7.**
A.- PUNTA, CORONA, DADOS, AJUSTABLE Y ESPECIALES.
B.- CORONA, ALLEN, PUNTA Y AJUSTABLES.
C.- PUNTA, CORONA, DADOS, AJUSTABLES CHICHARRAS, ESPECIALES Y COMUNES.
D.- PUNTA, CHICHARRA, DADOS Y AJUSTABLES.

- 9.- **¿CUÁLES SON LOS DOS TIPOS DE PUNZONES, GENERALMENTE USADOS?: (7030) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-3, PÁRRAFO 8.**
- A.- SÓLIDOS Y SACABOCADOS.
 - B.- PUNTIAGUDOS Y DE PUNTA ANCHA.
 - C.- LARGOS Y CORTOS.
 - D.- SÓLIDOS Y HUECOS
- 10.- **¿PARA QUÉ TRABAJO NUNCA SE DEBE USAR UN ALICATE?: (7029) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-3, PÁRRAFO 6.**
- A.- PARA SOLTAR O APRETAR CHAVETAS.
 - B.- PARA FRENAR.
 - C.- PARA SOLTAR O APRETAR TUERCAS.
 - D.- PARA SOLTAR O APRETAR TORNILLOS.
- 11.- **¿CUÁL ES EL RIESGO SI USA UN DESTORNILLADOR INADECUADO? (7028) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-2, PÁRRAFO 1.**
- A.- QUE SOBREPLETE EL PERNO O TORNILLO.
 - B.- QUE RESBALE Y DAÑE PARTES DE LA ESTRUCTURA.
 - C.- QUE RESBALE Y NO DE EL APRIETE ADECUADO.
 - D.- QUE NO QUEPA EN LA RANURA.
- 12.- **¿CUÁNTO PORCENTAJE DEL ESPACIO DE LA RANURA DE UN TORNILLO DEBE LLENAR EL DESTORNILLADOR PARA CONSIDERARLO APTO O EFICIENTE? (7027) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-2, PÁRRAFO 1.**
- A.- 75%.
 - B.- 60%.
 - C.- 100%.
 - D.- 50%.

- 13.- **¿CON QUÉ PROPÓSITO ESTÁN HECHOS LOS DESTORNILLADORES?: (7026) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-1, PÁRRAFO 8.**
- A.- CON EL PROPÓSITO DE SOLTAR O APRETAR TORNILLOS, PERNOS Y PRISIONEROS.
 - B.- CON EL PROPÓSITO DE SOLTAR O APRETAR TORNILLOS Y HACER PALANCA.
 - C.- CON EL PROPÓSITO DE SOLTAR O APRETAR PERNOS Y GOLPEAR.
 - D.- CON EL PROPÓSITO DE SOLTAR O APRETAR TORNILLOS O PERNOS CON CABEZA DE TORNILLOS.
- 14.- **¿CÓMO SE CLASIFICAN LOS DESTORNILLADORES?: (7025) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-1, PÁRRAFO 8.**
- A.- POR EL TIPO DE PALETA Y POR EL MATERIAL DEL CUAL ESTÁ HECHO.
 - B.- POR LA FORMA DEL MANGO Y POR EL LARGO TOTAL.
 - C.- POR LA FORMA, EL TIPO Y LARGO DE LA PALETA O PUNTA.
 - D.- POR EL TIPO DE TRABAJO QUE SE PUEDE EFECTUAR CON ELLOS.
- 15.- **¿CUÁL ES EL MICRÓMETRO MÁS USADO POR LOS MECÁNICOS? (7024) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-22, PÁRRAFO 2.**
- A.- EL MICRÓMETRO DE PROFUNDIDAD.
 - B.- EL MICRÓMETRO DE EXTERIOR.
 - C.- EL MICRÓMETRO EN CENTÍMETROS.
 - D.- EL MICRÓMETRO DE INTERIOR.
- 16.- **¿CÓMO SON CONSIDERADAS LAS LLAVES DE TORQUE Y LAS LLAVES ALLEN?: (7023) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-5, PÁRRAFO 7.**
- A.- COMO HERRAMIENTAS ESPECIALES.
 - B.- COMO HERRAMIENTAS COMUNES.
 - C.- COMO HERRAMIENTAS IRROMPIBLES.
 - D.- COMO HERRAMIENTAS DE CONSUMO.

- 17.- **¿QUÉ HERRAMIENTA SE UTILIZA PARA REPARAR EL HILO A UN PERNO?: (7022) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-17, PÁRRAFO 4.**
- A.- UNAS TUERCAS ESPECIALES.
 - B.- UN MACHO.
 - C.- UNA HILADORA.
 - D.- UNA TERRAJA.
- 18.- **¿PARA QUÉ SE UTILIZAN LOS COMPASES?: (7021) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-21, PÁRRAFO 7.**
- A.- PARA TRANSPORTAR CIRCUNFERENCIAS.
 - B.- PARA MEDIR CIRCULOS Y RADIOS.
 - C.- PARA MEDIR DIÁMETROS Y DISTANCIAS.
 - D.- PARA MEDIR ORIFICIOS Y ESPESORES.
- 19.- **¿QUÉ HERRAMIENTA SE UTILIZA PARA REPARAR LOS HILOS INTERIORES DE UN ORIFICIO?: (7020) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-17, PÁRRAFO 4.**
- A.- TERRAJA.
 - B.- MACHO.
 - C.- ROSCA.
 - D.- BROCA ESPECIAL.
- 20.- **¿HASTA QUÉ FRACCIÓN ESTÁN DIVIDIDAS LAS REGLAS METÁLICAS PARA MEDIR EN EL SISTEMA INGLES?: (7019) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-18, PÁRRAFO 5.**
- A.- 1/64".
 - B.- 1/16".
 - C.- 1/32".
 - D.- 1/128".

Materia : LIMPIEZA Y CONTROL DE CORROSIÓN M.M.
Cantidad de Preguntas : 28

- 1.- **¿CÓMO ES LA CAPA DE ANODIZADO EN EL ALUMINIO?: (6654) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-18, PÁRRAFO 5.**
A.- SUAVE Y FÁCILMENTE RAYABLE.
B.- ÁSPERA Y FÁCILMENTE RAYABLE.
C.- EXTREMADAMENTE FÁCIL DE MANTENER.
D.- QUÍMICAMENTE PURA.
- 2.- **¿CUÁL ES EL TRATAMIENTO SUPERFICIAL MÁS COMÚN EN ALEACIONES DE ALUMINIO NO REVESTIDAS?: (6653) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-18, PÁRRAFO 4.**
A.- LA SOLUCIÓN DE DICROMATO DE SODIO.
B.- EL DE INHIBIDORES.
C.- EL ALODIZADO.
D.- EL ANODIZADO.
- 3.- **¿QUÉ TIPO DE LIMPIEZA ES PREFERIBLE UTILIZAR EN LAS AERONAVES?: (6652) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-17, PÁRRAFO 4.**
A.- LIMPIEZA SUAVE.
B.- LIMPIEZA MECÁNICA.
C.- LIMPIEZA QUÍMICA.
D.- LIMPIEZA MANUAL.

- 4.- **¿CUÁL ES EL PROPÓSITO PRINCIPAL EN EL ACABADO FINAL QUE LE DA EL FABRICANTE A LAS AERONAVES?: (6651) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-17, PÁRRAFO 1.**
- A.- PROPORCIONAR RESISTENCIA AL DESGASTE.
 - B.- PROPORCIONAR RESISTENCIA A LA CORROSIÓN.
 - C.- PRESENTAR UNA AERONAVE LIMPIA Y BRILLANTE.
 - D.- PROPORCIONAR UNA AERONAVE LISTA PARA SER TRATADA Y PINTADA.
- 5.- **¿CUÁLES SON LOS DOS TIPOS DE DAÑOS MÁS LEVES EN LA CLASIFICACIÓN DE DAÑOS POR CORROSIÓN?: (6650) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-16, PÁRRAFO 10.**
- A.- DAÑO DESATENDIBLE Y DAÑO REPARABLE POR PARCHE.
 - B.- DAÑO REPARABLE POR INSERCIÓN Y DAÑO DESATENDIBLE.
 - C.- DAÑO QUE NECESITA REEMPLAZO Y DAÑO DESPRECIABLE.
 - D.- DAÑO REPARABLE POR INSERCIÓN Y DAÑO REPARABLE POR TRATAMIENTO QUÍMICO.
- 6.- **¿CUÁL ES, PROBABLEMENTE, EL METAL DE MÁS FÁCIL DETECCIÓN CUANDO TIENE CORROSIÓN, DE LOS UTILIZADOS EN AERONAVES?: (6649) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-15, PÁRRAFO 2.**
- A.- EL FIERRO.
 - B.- EL COBRE.
 - C.- EL ALUMINIO.
 - D.- EL MAGNESIO.
- 7.- **EN GENERAL ¿CÓMO ES LA PENETRACIÓN DEL ATAQUE CORROSIVO EN EL ALUMINIO?: (6648) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-13, PÁRRAFO 6.**
- A.- RELATIVAMENTE PELIGROSA.
 - B.- RELATIVAMENTE SUAVE.
 - C.- RELATIVAMENTE LENTA.
 - D.- RELATIVAMENTE RÁPIDA.

- 8.- **¿DURANTE QUÉ PROCESO PUEDE OCURRIR QUE UNA ALEACIÓN PIERDA LA UNIFORMIDAD?: (6647) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-5, PÁRRAFO 1.**
- A.- DURANTE EL CALENTAMIENTO.
 - B.- DURANTE EL CALENTAMIENTO Y EL ENFRIAMIENTO.
 - C.- DURANTE EL ENFRIAMIENTO.
 - D.- DURANTE EL CALENTAMIENTO, ENFRIAMIENTO Y ENVEJECIMIENTO.
- 9.- **¿QUÉ OTRO NOMBRE RECIBE EL ATAQUE QUÍMICO DIRECTO?: (6646) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-3, PÁRRAFO 1.**
- A.- CORROSIÓN QUÍMICA PURA.
 - B.- CORROSIÓN QUÍMICA DIRECTA.
 - C.- CORROSIÓN QUÍMICA INDIRECTA.
 - D.- CORROSIÓN QUÍMICA SEVERA.
- 10.- **CUANDO SE INSPECCIONA UNA AERONAVE ¿EN QUÉ DEBEN ESTAR ALERTA LOS TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO?: (6645) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-1, PÁRRAFO 2.**
- A.- EN LA EVIDENCIA DE FILTRACIONES.
 - B.- EN LA VERIFICACIÓN DE LOS MANUALES.
 - C.- EN LA SELECCIÓN DE LAS HERRAMIENTAS.
 - D.- EN LA EVIDENCIA DE CORROSIÓN.
- 11.- **¿QUÉ TIPO DE ELEMENTOS SE PUEDEN USAR COMO BARRERA CONTRA LA CORROSIÓN?: (6644) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-1, PÁRRAFO 1.**
- A.- ASEO CONTÍNUO CON ELEMENTOS NO CÁUSTICOS.
 - B.- ELEMENTOS DE ASEO OLEOSOS.
 - C.- PROTECTORES Y LUBRICANTES VISCOSOS.
 - D.- PINTURAS Y LACAS.

- 12.- **¿CUÁL ES LA FORMA MÁS INSIDIOSA DE DAÑOS EN LAS ESTRUCTURAS METÁLICAS?: (6643) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-1, PÁRRAFO 1.**
- A.- LAS ABOLLADURAS.
 - B.- LA CORROSIÓN.
 - C.- LA DELAMINACIÓN.
 - D.- EL DESGASTE.
- 13.- **¿QUÉ PRECAUCIONES DEBE TOMAR AL EFECTUAR TRATAMIENTO A SUPERFICIES DE ALUMINIO ANODIZADO CORROIDAS? (6642) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-14, PÁRRAFO 3.**
- A.- QUE LA CAPA PROTECTORA SE MANTENGA.
 - B.- QUE EL PULIDO SEA BRILLANTE.
 - C.- QUE SOLO SE REMUEVA LA CAPA PROTECTORA.
 - D.- QUE LA SUPERFICIE QUEDE LISTA PARA SER PINTADA.
- 14.- **¿POR QUÉ LOS PULIDORES DE METAL PARA ALUMINIO PURO NO SE PUEDEN USAR EN ALUMINIO ANODIZADO? (6641) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-14, PÁRRAFO 1.**
- A.- PORQUE SON ABRASIVOS Y ALTERAN QUÍMICAMENTE LA ALEACIÓN DE ALUMINIO.
 - B.- PORQUE SON CORROSIVOS.
 - C.- PORQUE DEJAN UNA PELÍCULA DE POLVO.
 - D.- PORQUE SON ABRASIVOS Y REMUEVEN LA CAPA DE ANODIZADO.
- 15.- **¿CUÁL ES EL MEDIO MÁS PRÁCTICO DE REMOVER LA CORROSIÓN EN MATERIALES FERROSOS? (6640) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-11, PÁRRAFO 7.**
- A.- CUBRIR LA CORROSIÓN FÍSICAMENTE.
 - B.- REMOVER LA PARTE AFECTADA E INSTALAR UNA PARTE NUEVA.
 - C.- REMOVER LA CORROSIÓN Y CUBRIR CON CAPAS PREVENTIVAS.
 - D.- CUBRIR LA CORROSIÓN CON PRODUCTOS QUÍMICOS.

- 16.- **¿POR QUÉ EL ATAQUE DE CORROSIÓN ELECTROQUÍMICA ES MUY SERIO? (6639) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-4, PÁRRAFO 5.**
- A.- PORQUE AFECTA PRINCIPALMENTE LAS PARTES ESTRUCTURALES.
 - B.- PORQUE NORMALMENTE OCURRE EN LUGARES OCULTOS.
 - C.- PORQUE CUANDO APARECE LA CORROSIÓN ESTÁ MUY AVANZADA.
 - D.- PORQUE OCURRE CERCA DE CABLES ELÉCTRICOS.
- 17.- **¿CUÁL ES EL MEJOR MÉTODO PARA EVITAR LA CORROSIÓN ELECTROQUÍMICA? (6638) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-4, PÁRRAFO 1.**
- A.- LIMPIEZA REGULAR Y TRATAMIENTO SUPERFICIAL.
 - B.- LIMPIEZA REGULAR Y CUBRIMIENTO DE LA SUPERFICIE CON ACEITE.
 - C.- TRATAMIENTO SUPERFICIAL Y ENCERADO DE LA SUPERFICIE.
 - D.- LIMPIEZA PROFUNDA Y A INTERVALOS REGULARES Y TRATAMIENTO SUPERFICIAL.
- 18.- **¿QUÉ SON, POTENCIALMENTE, ALGUNAS SOLUCIONES DE LIMPIEZA, USADAS PARA REMOVER LA CORROSIÓN? (6637) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-3, PÁRRAFO 4.**
- A.- AGENTES DE LIMPIEZA.
 - B.- AGENTES PROTECTORES.
 - C.- AGENTES QUE IMPIDEN LA FORMACIÓN DE CORROSIÓN.
 - D.- AGENTES CORROSIVOS.
- 19.- **¿QUÉ ELEMENTOS SON LOS PRINCIPALES PRODUCTORES DE CORROSIÓN EN LOS METALES? (6636) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-1, PÁRRAFO 5.**
- A.- EL AGUA, VAPOR DE AGUA CONTENIENDO SAL, OXÍGENO Y NITRÓGENO.
 - B.- EL AGUA, AIRE, OXÍGENO Y HUMEDAD.
 - C.- EL AGUA, VAPOR DE AGUA CONTENIENDO SAL Y OXÍGENO.
 - D.- EL VAPOR DE AGUA CONTENIENDO SAL Y OXÍGENO.

- 20.- **¿QUÉ ES LA CORROSIÓN DEL METAL? (6635) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-1, PÁRRAFO 4.**
- A.- ES LA DETERIORIZACIÓN DEL METAL POR ATAQUE QUÍMICO O ELECTROLÍTICO.
 - B.- ES LA DETERIORIZACIÓN DEL METAL POR ATAQUE QUÍMICO O ELECTROQUÍMICO.
 - C.- ES LA DETERIORIZACIÓN DEL METAL POR ENVEJECIMIENTO.
 - D.- ES LA DETERIORIZACIÓN DEL METAL POR ATAQUE SALINO O DE AGUA DULCE.
- 21.- **¿CÓMO ES CONOCIDO COMUNMENTE EL PROCESO POR EL CUAL DOS METALES DIFERENTES SE OXIDAN CUANDO ESTAN EN CONTACTO?: (5810) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-16, PÁRRAFO 6.**
- A.- CORROSIÓN INTERGRANULAR.
 - B.- CORROSIÓN ELECTROQUÍMICA.
 - C.- CORROSIÓN POR CONTACTO.
 - D.- CORROSIÓN ELECTROLÍTICA.
- 22.- **¿CÓMO SE CONOCE QUE SE HA INICIADO LA CORROSIÓN EN LAS ALEACIONES DE MAGNESIO?: (5809) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-15, PÁRRAFO 2.**
- A.- POR LA OXIDACIÓN DE LA PINTURA Y PUNTOS VERDES EN LA SUPERFICIE.
 - B.- POR EL LEVANTAMIENTO DE LA PINTURA Y PUNTOS ROSASEOS EN LA SUPERFICIE.
 - C.- POR EL LEVANTAMIENTO DE LA PINTURA Y PUNTOS BLANCOS EN LA SUPERFICIE DEL MAGNESIO.
 - D.- POR LA PINTURA SALTADA Y PUNTOS DE COLOR DEL COBRE EN LA SUPERFICIE.

- 23.- **¿CÓMO DEBEN SER MANTENIDAS LAS SOLUCIONES DE LIMPIEZA "CÁUSTICA" CONCENTRADA?: (5798) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-3, PÁRRAFO 4.**
- A.- TAPADAS Y LO MÁS SELLADAS POSIBLE.
 - B.- TAPADAS Y SELLADAS SI SE MANTIENEN CERCA O EN UNA AERONAVE.
 - C.- EN EL ALMACEN DE REPUESTOS.
 - D.- TAPADAS Y LO MÁS LEJOS POSIBLE DE LAS AERONAVES.
- 24.- **¿QUÉ PUEDE CAUSAR EL DETERIORO PRODUCIDO POR LA CORROSIÓN?: (5795) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-1, PÁRRAFO 4.**
- A.- PUEDE CAMBIAR LA SUAVIDAD DE LA SUPERFICIE, DEBILITAR EL INTERIOR DEL METAL O DAÑAR O SOLTAR PARTES ADYACENTES.
 - B.- PUEDE DEBILITAR EL INTERIOR DEL METAL Y AFECTAR LA AERODINÁMICA DE LA AERONAVE.
 - C.- PUEDE DAÑAR O SOLTAR LAS PARTES ADYACENTES Y SOLDAR PARTES POR EL PROCESO ELECTROQUÍMICO.
 - D.- PUEDE DAÑAR O SOLTAR LAS PARTES UNIDAS POR REMACHES O SOLTAR PARTES POR EL PROCESO OXIDATIVO.
- 25.- **¿A QUÉ SE LLAMA ATAQUE QUÍMICO DIRECTO O CORROSIÓN QUÍMICA PURA?: (5794) REF.: AC 65-9A, PÁGINA 171, PÁRRAFO 7.**
- A.- ES LA EXPOSICIÓN DIRECTA A LÍQUIDOS CÁUSTICOS O AGENTES CORROSIVOS SOBRE SUPERFICIES PINTADAS.
 - B.- ES LA EXPOSICIÓN DIRECTA A LÍQUIDOS SALINOS O AGENTES LÍQUIDOS SOBRE SUPERFICIES TRATADAS CON CROMATO DE ZINC.
 - C.- ES LA EXPOSICIÓN DIRECTA A POLVOS ABRASIVOS O AGUA DULCE SOBRE SUPERFICIES TRATADAS CON ALODINE.
 - D.- ES LA EXPOSICIÓN DIRECTA A LÍQUIDOS CÁUSTICOS O AGENTES GASEOSOS SOBRE SUPERFICIES SIN PROTECCIÓN.

- 26.- **¿QUÉ LIMPIADOR SE PUEDE UTILIZAR EN TODAS LAS SUPERFICIES DE UNA AERONAVE? (5791) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-19, PÁRRAFO 8.**
- A.- SOLVENTES, LIMPIADORES EMULSIONANTES, JABONES Y DETERGENTES SINTÉTICOS..
 - B.- PARAFINA, KEROSENE Y MEK.
 - C.- SOLVENTES NATURALES, SINTÉTICOS Y BICARBONATO DE SODA.
 - D.- SODAS, AGENTES DE LIMPIEZA Y PRODUCTOS NO ALCALINOS.
- 27.- **¿QUÉ CARACTERÍSTICA TIENE LA CORROSIÓN INTERGRANULAR?: (5765) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-5, PÁRRAFO 1. .**
- A.- QUE SE PUEDE DESARROLLAR SIN EVIDENCIA EN LAS ÁREAS ADYACENTES.
 - B.- QUE SIEMPRE SE EVIDENCIA EN LA SUPERFICIE.
 - C.- QUE PUEDE EXISTIR SIN EVIDENCIA VISIBLE EN LA SUPERFICIE.
 - D.- QUE PUEDE DESARROLLARSE EN CUALQUIER TIPO DE MATERIAL.
- 28.- **¿CUÁLES SON LOS MÉTODOS PARA LA LIMPIEZA EXTERIOR DE AERONAVES?: (5763) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-19, PÁRRAFO 9.**
- A.- LAVADO HÚMEDO, LAVADO SECO Y PULIDO.
 - B.- LAVADO SECO, PULVERIZADO Y LIJADO.
 - C.- PULIDO, PULVERIZADO Y LAVADO HÚMEDO.
 - D.- LAVADO HÚMEDO, LAVADO SECO Y LAVADO MIXTO.

Materia : **MATERIALES, PROCESOS Y FERRETERÍA M.M.**
Cantidad de Preguntas : **48**

- 1.- **¿MEDIANTE QUÉ PROCEDIMIENTO SE HACE TRATAMIENTO TÉRMICO A LOS REMACHES? (6636) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-57, PÁRRAFO 3.**
- A.- MEDIANTE UN HORNO ELÉCTRICO DE AIRE, UN BAÑO DE SALES REACTIVAS O UN BAÑO DE ACEITE CALIENTE.
- B.- MEDIANTE UN HORNO ELÉCTRICO DE AIRE, UN BAÑO DE SAL O UN BAÑO DE ACEITE CALIENTE.
- C.- MEDIANTE UN HORNO ELÉCTRICO DE AIRE, UN BAÑO DE SALES CALIENTES O UN BAÑO DE ACEITE CALIENTE.
- D.- MEDIANTE UN HORNO ELÉCTRICO, UN BAÑO DE SAL O UN BAÑO DE ACEITE CALIENTE.
- 2.- **¿A QUÉ SE LLAMA "CABEZA DE TALLER"? (6635) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-54, PÁRRAFO 7.**
- A.- A LA SEGUNDA CABEZA FORMADA A MANO O CON UN EQUIPAMIENTO NEUMÁTICO.
- B.- A LA PRIMERA CABEZA FORMADA A MANO O CON UN EQUIPAMIENTO NEUMÁTICO.
- C.- A LA SEGUNDA CABEZA FORMADA CON UN EQUIPAMIENTO NEUMÁTICO.
- D.- A LA SEGUNDA CABEZA FORMADA CON UN EQUIPAMIENTO NEUMÁTICO O ELÉCTRICO.
- 3.- **¿QUÉ EXPRESA EL PRIMER NÚMERO QUE SIGUE A LAS LETRAS QUE INDICAN LA COMPOSICIÓN DEL MATERIAL DE LOS REMACHES? (6634) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-60, PÁRRAFO 2.**
- A.- EL DIÁMETRO DEL VÁSTAGO EN 32 AVOS DE PULGADA.
- B.- EL LARGO DEL VÁSTAGO EN 32 AVOS DE PULGADA.
- C.- EL DIÁMETRO DE LA CABEZA EN 16 AVOS DE PULGADA.
- D.- EL DIÁMETRO DEL VÁSTAGO EN 64 AVOS DE PULGADA.

- 4.- **¿CON QUÉ, O COMO, SE CLASIFICAN LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS REMACHES? (6633) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-59, PÁRRAFO 4.**
- A.- CON MARCAS EN LOS ENVASES.
 - B.- CON MARCAS EN EL VÁSTAGO.
 - C.- CON COLORES.
 - D.- CON MARCAS EN LA CABEZA.
- 5.- **¿CÓMO SON IDENTIFICADAS LA RESISTENCIA Y LA CONDICIÓN DE TEMPLADO DE LOS REMACHES? (6632) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-56, PÁRRAFO 5.**
- A.- CON DÍGITOS, SIGNOS Y LETRAS.
 - B.- CON DÍGITOS Y GUIÓNES.
 - C.- CON DÍGITOS Y LETRAS.
 - D.- CON LETRAS Y GUIÓNES.
- 6.- **¿CÓMO SON IDENTIFICADOS LOS REMACHES SÓLIDOS? (6631) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-56, PÁRRAFO 4.**
- A.- POR EL MATERIAL DEL CUAL SON FABRICADOS Y POR EL TIPO DE PROTECCIÓN ANTI OXIDANTE.
 - B.- POR EL TIPO DE MATERIAL DEL CUAL ESTÁN FABRICADOS, POR EL TIPO DE CABEZA, POR EL DIÁMETRO DEL VÁSTAGO Y POR SU CONDICIÓN DE TEMPLADO.
 - C.- POR EL MATERIAL DEL CUAL SON FABRICADOS Y POR EL TIPO DE CABEZA.
 - D.- POR EL DIÁMETRO DEL VÁSTAGO Y POR EL TIPO DE TEMPLADO.
- 7.- **CUANDO ES POSIBLE, ¿EN QUÉ POSICIÓN SE DEBEN INSTALAR LOS PERNOS? (6630) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-51, PÁRRAFO 9.**
- A.- CON LA CABEZA HACIA ARRIBA O HACIA ADELANTE.
 - B.- CON LA CABEZA HACIA ARRIBA O HACIA ATRÁS.
 - C.- EN CUALQUIER POSICIÓN CUANDO VAN FRENADOS.
 - D.- CON LA CABEZA HACIA ABAJO O HACIA ATRÁS.

- 8.- **¿EN QUÉ TIPO DE PERNOS NUNCA SE PUEDEN USAR GOLILLAS DE SEGURO? (6629) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-50, PÁRRAFO 6.**
- A.- EN LOS PERNOS QUE SE INSTALAN EN ESTRUCTURAS FIJAS Y MOVIBLES.
 - B.- EN LOS PERNOS QUE SE INSTALAN EN ÁREAS LIBRE DE CORROSIÓN.
 - C.- EN LOS PERNOS QUE SE INSTALAN EN ÁREAS QUE NO ESTÁN EXPUESTAS AL FLUJO DE AIRE.
 - D.- EN LOS PERNOS QUE SE INSTALAN EN ESTRUCTURAS PRIMARIAS Y SECUNDARIAS.
- 9.- **¿EN QUÉ LUGARES NO SE PUEDEN UTILIZAR TUERCAS DE AUTO-SEGURO DE TOPE ELÁSTICO? (6628) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-48, PÁRRAFO 5.**
- A.- EN ÁREAS DONDE LA TEMPERATURA SEA MAYOR DE 250° C.
 - B.- EN ÁREAS DE ALTA CONCENTRACIÓN DE ÁCIDOS.
 - C.- EN ÁREAS DONDE LA TEMPERATURA SEA MAYOR DE 250° F.
 - D.- EN TODAS LAS ÁREAS DEL MOTOR.
- 10.- **¿CÓMO SE ASEGURAN LAS TUERCAS DE AUTO-SEGURO? (6627) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-46, PÁRRAFO 7.**
- A.- CON UN ELEMENTO INCLUIDO COMO ACCESORIO DE LA TUERCA.
 - B.- CON UN ELEMENTO INCLUIDO COMO PARTE INTEGRAL DE LA TUERCA.
 - C.- CON UNA CAMISA DE ACERO QUE SE INSTALA EN EL PERNO ANTES DE INSTALAR LA TUERCA.
 - D.- CON UNA FIBRA QUE SE AGREGA AL INSTALARLA.

- 11.- **¿CON QUÉ ELEMENTOS SE PUEDEN ASEGURAR LAS TUERCAS CASTILLO? (6626) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-46, PÁRRAFO 1.**
- A.- CON ALAMBRE DE FRENAR O CHAVETAS.
 - B.- CON ALAMBRE DE FRENAR O CON CONTRA TUERCAS.
 - C.- CON CHAVETAS O CON GOLILLAS DE SEGURO.
 - D.- CON ALAMBRE DE FRENAR O CON PASADORES.
- 12.- **¿EN QUÉ GRUPOS GENERALES SE DIVIDEN LAS TUERCAS? (6625) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-45, PÁRRAFO 3.**
- A.- EN TUERCAS DE ACERO Y CADMIADAS.
 - B.- EN TUERCAS HEXAGONALES Y DE APRIETE MANUAL.
 - C.- EN TUERCAS DE ACERO Y DE ALUMINIO.
 - D.- EN TUERCAS CON AUTO-SEGURO Y SIN AUTO-SEGURO.
- 13.- **¿QUÉ TIPO DE PERNO ES CONSTRUIDO CON MAYOR PRECISIÓN? (6624) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-41, PÁRRAFO 9.**
- A.- EL PERNO DE TOLERANCIA MÁXIMA.
 - B.- EL PERNO DE PROPÓSITOS GENERALES.
 - C.- EL PERNO DE TOLERANCIA ESTRECHA.
 - D.- EL PERNO CLEVIS.
- 14.- **¿DE QUÉ TIPO SON LOS PERNOS AN? (6623) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-41, PÁRRAFO 5.**
- A.- CABEZA HEXAGONAL, CABEZA CUADRADA Y PERNOS DE USO ESPECÍFICO.
 - B.- CABEZA HEXAGONAL, CLEVIS Y PERNOOJO.
 - C.- ESPECIALES, GENERALES Y TIRAFONDOS.
 - D.- CABEZA HEXAGONAL, PLANA Y CUADRADA.

- 15.- **¿CÓMO SE DENOMINAN LA MAYORÍA DE LOS PERNOS USADOS EN ESTRUCTURAS DE AERONAVES? (6622) REF.:FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-41, PÁRRAFO 4.**
- A.- DE PROPÓSITOS GENERALES Y DE TOLERANCIA ESTRECHA.
 - B.- DE ACERO Y DE ALUMINIO.
 - C.- DE HILO FINO Y DE HILO GRUESO.
 - D.- DE PROPÓSITOS ESPECÍFICOS Y DE TOLERANCIA PREDETERMINADA.
- 16.- **¿CÓMO ES LA PUNTA DE LOS PERNOS? (6621) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-40, PÁRRAFO 1.**
- A.- LA PUNTA DEPENDE DEL FABRICANTE.
 - B.- ALGUNOS SON DE PUNTA ROMA Y OTROS PUNTIAGUDA.
 - C.- SIEMPRE SON DE PUNTA PUNTIAGUDA.
 - D.- SIEMPRE SON DE PUNTA ROMA.
- 17.- **¿DÓNDE SE UTILIZAN TORNILLOS? (6620) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-39, PÁRRAFO 14.**
- A.- EN AQUELLOS LUGARES DONDE EL ESFUERZO ES CONSTANTE.
 - B.- EN LOS LUGARES DONDE SE NECESITA REMOVER LAS PARTES CON MUCHA FRECUENCIA.
 - C.- EN AQUELLOS LUGARES DONDE EL ESFUERZO NO ES UN FACTOR DECISIVO.
 - D.- EN CUALQUIER PARTE DE LA AERONAVE.
- 18.- **GENERALMENTE ¿EN QUÉ LUGARES DE LAS AERONAVES SE UTILIZAN PERNOS? (6619) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-39, PÁRRAFO 14.**
- A.- EN LAS PARTES DE MAYOR TAMAÑO.
 - B.- EN LOS LUGARES EN QUE SE REQUIERE GRAN RESISTENCIA.
 - C.- EN LOS LUGARES QUE EL FACTOR DE CARGAS AERODINÁMICAS NO ES UN FACTOR DECISIVO.
 - D.- EN LOS LUGARES QUE SE REQUIERE REMOVER LAS PARTES CON GRAN FRECUENCIA.

- 19.- **¿QUÉ PERMITEN ALGUNOS TIPOS DE SUJETADORES? (6618) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-39, PÁRRAFO 14.**
- A.- DESMANTELAR O REEMPLAZAR RÁPIDAMENTE PARTES DE LAS AERONAVES.
 - B.- SEPARAR, PINTAR E INSTALAR PARTES A INTERVALOS FRECUENTES.
 - C.- DESMANTELAR, LIMPIAR Y REEMPLAZAR PARTES DE LAS AERONAVES.
 - D.- SEPARAR, INSPECCIONAR, REPARAR E INSTALAR PARTES A INTERVALOS REGULARES.
- 20.- **¿CÓMO SE LLAMA LA PROPIEDAD DE LOS METALES QUE PERMITE EL ESTIRAMIENTO, DOBLEZ O TORCIMIENTO EN VARIAS FORMAS SIN ROMPERSE?: (6617) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-1, PÁRRAFO 7.**
- A.- ELASTICIDAD.
 - B.- DUREZA.
 - C.- MALEABILIDAD.
 - D.- DUCTIBILIDAD.
- 21.- **EN LA ESPECIFICACIÓN DE ALEACIÓN DE ALUMINIO 5052 - H36, ¿CUÁL ES EL INDICATIVO DE LA DUREZA? (6570) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-8, PÁRRAFO 8.**
- A.- H 36.
 - B.- 52.
 - C.- 5052.
 - D.- 50.
- 22.- **EN UNA ALEACIÓN DE ALUMINIO 2024-T4, ¿CUÁL NÚMERO INDICA EL TIPO DE TRATAMIENTO TÉRMICO? (6563) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-22, PÁRRAFO 9.**
- A.- 20 (VEINTE)
 - B.- T4.
 - C.- 24 (VEINTICUATRO)
 - D.- 2024

- 23.- **¿QUÉ SIGNIFICA UN DÍGITO ADICIONAL AGREGADO DESDE T1 A T 10 EN EL TRATAMIENTO DE ALEACIONES DE ALUMINIO?: (5812) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-23, PÁRRAFO 1.**
- A.- UNA VARIACIÓN EN EL TEMPLADO INESTABLE.
 - B.- UNA VARIACIÓN EN EL TRATAMIENTO.
 - C.- EL TIPO DE TRATAMIENTO ANTI-CORROSIVO.
 - D.- EL TIPO DE TRATAMIENTO DE ENVEJECIMIENTO.
- 24.- **¿QUÉ INDICA LA SIGLA "SAE" SEGUIDA DE UNA COMBINACIÓN DE CUATRO O CINCO NÚMEROS? (5811) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-2 PÁRRAFO 8.**
- A.- LA COMPOSICIÓN QUÍMICA DEL ACERO.
 - B.- LA COMPOSICIÓN QUÍMICA DEL ALUMINIO.
 - C.- LA COMPOSICIÓN FÍSICA DEL ACERO.
 - D.- LA DUREZA DEL ACERO.
- 25.- **¿CUÁL ES EL MEJOR MÉTODO PARA DOBLAR LAS PUNTAS DE UNA CHAVETA?: (5807) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-84, PÁRRAFO 1.**
- A.- CON UNA MACETA.
 - B.- CON UN DESTORNILLADOR.
 - C.- CON UN ALICATE.
 - D.- CON UN MARTILLO.
- 26.- **¿PARA QUÉ ESTÁN INSTALADOS LOS TENSORES AJUSTABLES (TURNBUCKLES) DE CABLES DE CONTROLES DE VUELO?: (5806) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-78, PÁRRAFO 5.**
- A.- PARA ACORTAR O ALARGAR LOS CABLES Y HACER AJUSTES MAYORES DE LA TENSIÓN DE LOS CABLES.
 - B.- PARA AJUSTAR LA TENSIÓN Y ACORTAR O ALARGAR LOS CABLES EN CUALQUIER MEDIDA.
 - C.- PARA AJUSTAR LA TENSIÓN Y HACER CORRECCIONES EN EL LARGO DE LOS CABLES.
 - D.- PARA HACER AJUSTES MENORES AL LARGO DE LOS CABLES Y AJUSTAR LA TENSIÓN DE ESTOS.

- 27.- **¿DÓNDE PUEDEN SER UTILIZADAS LAS TUERCAS DE ALEACIÓN DE ALUMINIO CON PERNOS DE ACERO CADMIADO?: (5803) REF.: FAA-H-8083, PÁGINA 5-41, PÁRRAFO 7.**
- A.- EN CARGAS AL CORTE EN AERONAVES TERRESTRES.
 - B.- EN CARGAS AL CORTE EN AERONAVES ANFIBIAS.
 - C.- EN CARGAS A LA COMPRESIÓN EN AERONAVES DE ALA ROTATORIA.
 - D.- EN CARGAS A LA TENSIÓN EN AERONAVES ANFIBIAS.
- 28.- **¿CÓMO SON GENERALMENTE IDENTIFICADOS LOS SUJETADORES CON HILOS Y REMACHES?: (5802) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-39, PÁRRAFO 13.**
- A.- POR NÚMEROS, LETRAS Y SIMBOLOS.
 - B.- CON NÚMEROS ESTANDAR.
 - C.- CON NÚMEROS Y CLASES.
 - D.- CON LETRAS COMO AN, NAS, MS O NÚMEROS.
- 29.- **¿CÓMO PUEDEN SER IDENTIFICADAS LAS TUERCAS USADAS EN AERONAVES?: (5788) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-45, PÁRRAFO 2.**
- A.- POR EL COLOR, TIPO DE SEGURO O POR SU CONSTRUCCIÓN.
 - B.- POR EL COLOR, INSERT O POR SU CONSTRUCCIÓN.
 - C.- POR EL NÚMERO DE PARTE QUE TIENEN AL COSTADO.
 - D.- POR SU CONSTRUCCIÓN Y EL TIPO DE LLAVE QUE NECESITAN PARA EL APRIETE..
- 30.- **¿QUÉ ES IGUAL ENTRE PERNOS Y TORNILLOS ESTRUCTURALES DEL MISMO TIPO Y TAMAÑO?: (5787) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-70, PÁRRAFO 4.**
- A.- LA MISMA RESISTENCIA AL CORTE.
 - B.- LA MISMA RESISTENCIA AL DOBLES.
 - C.- EL MATERIAL DEL CUAL ESTÁN HECHOS.
 - D.- LA RESISTENCIA QUE SOPORTAN.

- 31.- **¿QUÉ SE REDUCE EN LA ESTRUCTURA CUANDO SE DAN LOS TORQUES APROPIADOS?: (5786) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-53, PÁRRAFO 3.**
- A.- EL ESPACIO ENTRE LAS PARTES.
 - B.- EL DESGASTE DE LOS MATERIALES.
 - C.- LAS TOLERANCIAS.
 - D.- LA POSIBILIDAD DE FALLA DEBIDO A FATIGA.
- 32.- **¿CADA CUÁNTO TIEMPO SE DEBEN PROBAR LAS LLAVES DE TORQUE?: (5785) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-54, PÁRRAFO 2.**
- A.- A LO MENOS CADA DOS MES.
 - B.- A LO MENOS CADA SEIS MESES.
 - C.- A LO MENOS UNA VEZ AL MES.
 - D.- A LO MENOS UNA VEZ AL AÑO.
- 33.- **¿DÓNDE NO SE PUEDEN UTILIZAR PERNOS Y TUERCAS DE ALEACIÓN DE ALUMINIO?: (5784) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-41, PÁRRAFO 7.**
- A.- DONDE ESTÉN EXPUESTOS A ALTAS TEMPERATURAS.
 - B.- DONDE SEAN REMOVIDOS REPETIDAMENTE.
 - C.- DONDE EL ESTRÉS SEA MUY INTENSO.
 - D.- DONDE EXISTA LA POSIBILIDAD DE DERRAME DE FLUÍDOS.
- 34.- **¿CUÁLES SON LOS TIPOS DE GOLILLAS USADAS EN LA REPARACIÓN DE ESTRUCTURAS DE AERONAVES? (5783) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-50, PÁRRAFO 1.**
- A.- GOLILLA PLANA, GOLILLA DE SEGURIDAD O GOLILLA ESPECIAL.
 - B.- GOLILLA PLANA, GOLILLA REDONDA O GOLILLA ESPECIAL.
 - C.- GOLILLA ESPECIAL, GOLILLA DE SOQUETE O GOLILLA PARTIDA.
 - D.- GOLILLA DE ALUMINIO PLANA, GOLILLA DE SEGURIDAD ESPECIAL O GOLILLA DE AUTOSEGURO.

- 35.- **¿CÓMO SE LLAMA EL PROCEDIMIENTO DE LA ALEACIÓN QUE OBTIENE SU RESISTENCIA COMPLETA DESPUÉS DE 4 O 5 DÍAS DE ESTAR A TEMPERATURA AMBIENTE? (5782) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-25, PÁRRAFO 5.**
- A.- ENVEJECIMIENTO AMBIENTAL.
 - B.- ENVEJECIMIENTO PROGRAMADO.
 - C.- ENVEJECIMIENTO ARTIFICIAL.
 - D.- ENVEJECIMIENTO NATURAL.
- 36.- **¿QUÉ SIGNIFICA QUE UN CABLE DE CONTROLES DE VUELO SEA UN CABLE DE 7 X 7?: (5781) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-75, PÁRRAFO 13.**
- A.- QUE TIENE 7 ALAMBRES DE 7 MM.
 - B.- QUE TIENE 7 ALAMBRES DE 7/16 MM.
 - C.- QUE TIENE 7 HEBRAS DE 7 ALAMBRES CADA UNO.
 - D.- QUE TIENE 7 HEBRAS DE 7 CABLES Y 7 ALAMBRES CADA UNO.
- 37.- **¿EN QUÉ LUGARES PUEDEN USARSE GOLILLAS DE SEGURO? (5779) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-50, PÁRRAFO 5.**
- A.- DONDE LAS TUERCAS CASTILLO O DE AUTOSEGURO NO SON APROPIADAS.
 - B.- DONDE NO PUEDA USARSE CHAVETA.
 - C.- DONDE NO PUEDEN USARSE TUERCAS CASTILLO.
 - D.- EN ESTRUCTURAS SECUNDARIAS.
- 38.- **¿CUÁNDO PUEDE OMITIR LA GOLILLA EN LA CABEZA DEL PERNO Y EN LA TUERCA?: (5778) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-51, PÁRRAFO 8.**
- A.- CUANDO SE REEMPLAZA PERNO Y TUERCA POR EL MISMO NÚMERO DE PARTE.
 - B.- CUANDO LAS REMOVIDAS ESTÁN SERVIBLES.
 - C.- CUANDO NO HAY STOCK.
 - D.- CUANDO ESTÁ ESPECIFICADO.

- 39.- **¿CUÁL ES LA DIVISIÓN MÁS GENERALIZADA DE LOS TORNILLOS USADOS EN AVIACIÓN? (5777) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-70, PÁRRAFO 3.**
- A.- ESTRUCTURALES, TORNILLOS PARA METALES Y MADERAS Y ROSCALATAS.
 - B.- ESTRUCTURALES, ESTANDAR, ESPECIALES Y COMUNES.
 - C.- ESTRUCTURALES, TORNILLOS PARA METALES (MACHINE SCREWS) Y ROSCALATAS.
 - D.- ESTANDAR, DE MEDIDAS, COMUNES Y ESPECIALES.
- 40.- **¿CUÁLES SON LOS PRINCIPALES INGREDIENTES PARA UNA ALEACIÓN DE ALUMINIO?: (5776) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-6, PÁRRAFO 2.**
- A.- MANGANESO, CROMO O MAGNESIO Y SILICIO.
 - B.- COBRE, CROMO O MAGNESIO Y SILICIO.
 - C.- MANGANESO, CROMO O MAGNESIO Y SILICONA.
 - D.- MANGANESO, CROMO O MAGNESIO Y ZINC.
- 41.- **¿CÓMO DEBEN SER TORQUEADOS LOS PERNOS Y TUERCAS SI NO HAY NADA ESPECIFICADO?: (5775) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-54, PÁRRAFO 4.**
- A.- CON LOS HILOS SECOS, SIN LUBRICACIÓN.
 - B.- CON LOS HILOS BIEN ACEITADOS.
 - C.- CON LOS HILOS LIGERAMENTE ACEITADOS.
 - D.- CON LOS HILOS CON PRESERVANTE.
- 42.- **¿QUÉ LARGO DEBE TENER LA PATA DE LA CHAVETA QUE SE DOBLA S SOBRE EL PERNO?: (5774) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-84, PÁRRAFO 1.**
- A.- EL LARGO QUE SE PUEDA DEJAR SIN QUE TOPE OTROS ELEMENTOS.
 - B.- MÍNIMO UNA VEZ Y MEDIA EL DIÁMETRO DEL PERNO.
 - C.- MÍNIMO MEDIO DIÁMETRO DEL PERNO.
 - D.- JUSTO EL DIÁMETRO DEL PERNO.

- 43.- **¿QUÉ BENEFICIO PROPORCIONAN LAS GOLILLAS DE ACERO-CADMIO ANODIZADAS CON RESPECTO A LAS GOLILLAS DE ALEACIÓN DE ALUMINIO?: (5773) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-50, PÁRRAFO 3.**
- A.- RESISTEN MEJOR EL DESGASTE.
 - B.- RESISTEN MEJOR LA ACCIÓN ANTIOXIDANTE.
 - C.- RESISTEN MEJOR LA ACCIÓN DE CORTE DE LAS TUERCAS.
 - D.- RESISTEN MEJOR LA ACCIÓN DE CORTE DE LOS PERNOS.
- 44.- **¿QUÉ INDICA LA CLASE DE LOS HILOS DE LOS PERNOS?: (5772) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-41, PÁRRAFO 1.**
- A.- POR EL AJUSTE.
 - B.- POR LA TOLERANCIA PERMITIDA EN FABRICACIÓN.
 - C.- POR EL MATERIAL DE FABRICACIÓN.
 - D.- POR LA DUREZA.
- 45.- **¿A QUÉ OBLIGA EL USO DE UNA EXTENSIÓN EN CUALQUIER TIPO DE LLAVE DE TORQUE?: (5771) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-54, PÁRRAFO 3.**
- A.- A CALCULAR EL TORQUE MEDIANTE UNA FÓRMULA.
 - B.- A SOBRETORQUEAR LA TUERCA.
 - C.- A TORQUEAR EL PERNO.
 - D.- A TORQUEAR EL PERNO AL VALOR MÁS ALTO.
- 46.- **¿CÓMO ES LA CABEZA DE LOS PERNOS CLEVIS?: (5770) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-43, PÁRRAFO 8.**
- A.- CUADRADA Y CON RANURA O AHUECADA.
 - B.- OCTOGONAL Y CON RANURA O AHUECADA.
 - C.- REDONDA Y CON RANURA.
 - D.- REDONDA Y CON RANURA O AHUECADA.

- 47.- **¿CUÁL ES LA DIFERENCIA ENTRE UNA TUERCA ESTANDAR Y UNA TUERCA DE PARADA ELÁSTICA?: (5769) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-47, PÁRRAFO 7.**
- A.- EL MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN.
 - B.- LA BASE.
 - C.- EL ALTO.
 - D.- EL NÚMERO DE SERIE.
- 48.- **¿DE QUÉ TIPO SON LA MAYORÍA DE LAS TUERCAS UTILIZADAS EN AVIACIÓN?: (5768) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-45, PÁRRAFO 5-45.**
- A.- DE AUTO SEGURO.
 - B.- SIN AUTO SEGURO.
 - C.- PLANAS Y CASTILLO.
 - D.- DE ACERO INOXIDABLE.

Materia : PESO Y BALANCE M.M.

Cantidad de Preguntas : 25

- 1.- **¿QUÉ DEBE HACER SI EL "CERTIFICADO DE TIPO" ESPECIFICA QUE SOLAMENTE EL ACEITE RESIDUAL ES PARTE DEL PESO VACÍO?: (5632) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-16, PÁRRAFO 2.**
 - A.- DRENAR O LLENAR COMPLETAMENTE EL ESTANQUE DE ACEITE.
 - B.- VACIAR LA MITAD DEL ESTANQUE DE ACEITE.
 - C.- RECARGAR EL ESTANQUE DESPUÉS DEL PESAJE.
 - D.- DILUIR EL ACEITE PARA QUE PESE MENOS.

- 2.- **¿CUÁL ES EL PESO ESTANDAR DE LA GASOLINA DE AVIACIÓN?: (5631) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-15, PÁRRAFO 1.**
 - A.- 6.0 LIBRAS POR LITRO.
 - B.- 7.6 LIBRAS POR GALÓN.
 - C.- 6.7 LIBRAS POR GALÓN.
 - D.- 6.0 LIBRAS POR GALÓN.

- 3.- **¿CÓMO SE OBTIENE LA INFORMACIÓN CUANDO EN UN ITEM NO ESTÁ ESPECIFICADA LA DISTANCIA DESDE EL DATO DE REFERENCIA?: (5630) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-3, PÁRRAFO 1.**
 - A.- BUSCANDO LA INFORMACIÓN EN LOS MANUALES ANTIGUOS.
 - B.- MIDIENDO LOS ITEM QUE ESTÁN CERCA.
 - C.- CON UNA MEDICIÓN ACTUAL.
 - D.- CON UNA MEDICIÓN FUTURA.

- 4.- **¿QUÉ CAMBIA AL AGREGAR O RETIRAR UN EQUIPO DESDE LA AERONAVE? (5629) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-4, PÁRRAFO 1.**
- A.- EL PESO DE DESPEGUE Y EL CENTRO DE GRAVEDAD.
 - B.- EL PESO VACIO Y EL CENTRO DE GRAVEDAD.
 - C.- EL PESO DE ATERRIZAJE Y EL CENTRO DE GRAVEDAD.
 - D.- EL BALANCE Y EL PESO.
- 5.- **¿CÓMO SE LLAMA LA "DISTANCIA HORIZONTAL" DE UNA PARTE DE LA AERONAVE O UN EQUIPO EN RELACIÓN AL DATO DE REFERENCIA?: (5628) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-2, PÁRRAFO 6.**
- A.- SE LLAMA BRAZO.
 - B.- SE LLAMA DISTANCIA.
 - C.- SE LLAMA PULGADAS.
 - D.- SE LLAMA UBICACIÓN.
- 6.- **¿DEBIDO A QUÉ LAS AERONAVES TIENEN TENDENCIA A GANAR PESO?: (5627) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-2, PÁRRAFO 1.**
- A.- DEBIDO AL USO PROLONGADO.
 - B.- DEBIDO AL CAMBIO DE REPUESTOS, AUMENTO DE PARCHES Y REPARACIONES, ETC.
 - C.- CON EL USO LAS AERONAVES PIERDEN PESO.
 - D.- DEBIDO A QUE ACUMULAN GRASA, SUCIEDAD, PINTURA ETC.
- 7.- **¿QUÉ CAUSA A LAS AERONAVES EL CARGARLA INDEBIDAMENTE?: (5626) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-1, PÁRRAFO 1.**
- A.- NO AFECTA A LA AERONAVE.
 - B.- QUE AUMENTE LA RAZÓN DE ASCENSO.
 - C.- QUE REDUCE LA EFICIENCIA DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA RAZÓN DE ASCENSO.
 - D.- QUE AUMENTA LA EFICIENCIA DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL TECHO DE SERVICIO.

- 8.- **¿CUÁL ES LA RAZÓN SECUNDARIA QUE CONCIERNE ACERCA DEL PESO Y BALANCE DE LAS AERONAVES?: (5625) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-1, PÁRRAFO 4**
- A.- EL LOGRAR LA MAYOR SEGURIDAD DURANTE EL VUELO.
 - B.- EL LOGRAR LA MAYOR EFICIENCIA DURANTE EL VUELO.
 - C.- ES EVITAR VOLAR CON POTENCIA DEMASIADO ALTA.
 - D.- ES EVITAR EL EXCESIVO CONSUMO DE COMBUSTIBLE.
- 9.- **¿CUÁL ES LA RAZÓN PRIMARIA QUE CONCIERNE ACERCA DEL PESO Y BALANCE DE LAS AERONAVES?: (5624) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-1, PÁRRAFO 3.**
- A.- LA SEGURIDAD.
 - B.- LA EFICIENCIA.
 - C.- EL CONOCER CUANTO PESA LA AERONAVE EN TODO MOMENTO.
 - D.- EL EVITAR ATERRIZAJES BRUSCOS.
- 10.- **¿EN QUÉ CONSISTE LA CARGA ÚTIL DE UNA AERONAVE?: (5623) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-4, PÁRRAFO 5.**
- A.- EN LO QUE PUEDE CARGAR DE PASAJEROS, EQUIPAJE Y TRIPULACIÓN.
 - B.- EN TODA LA CARGA Y PASAJEROS.
 - C.- EN EL PESO MÁXIMO QUE PUEDE LEVANTAR.
 - D.- EN LO QUE PUEDE CARGAR DE COMBUSTIBLE, PASAJEROS, EQUIPAJE Y TRIPULACIÓN.
- 11.- **¿QUÉ SUCEDE CON LOS MOMENTOS SI EL DATO DE REFERENCIA NO ESTÁ DELANTE DE LA NARIZ DE LA AERONAVE?: (5622) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-2, PÁRRAFO 6.**
- A.- QUE LOS MOMENTOS SE CALCULAN EN BASE A LA DISTANCIA.
 - B.- QUE TODOS LOS MOMENTOS VAN HA SER NEGATIVOS.
 - C.- QUE PUEDEN HABER MOMENTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS.
 - D.- QUE TODOS LOS MOMENTOS VAN HA SER POSITIVOS.

- 12.- **¿QUÉ SIGNO DEBE TENER UN ITEM COLOCADO DELANTE DEL DATO DE REFERENCIA (REFERENCE DATUM)?: (5621) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-3, PÁRRAFO 3.**
- A.- EL SIGNO MÁS (+).
 - B.- EL SIGNO MENOS (-).
 - C.- EL SIGNO POR (x).
 - D.- EL SIGNO DIVIDIDO (/)
- 13.- **¿CÓMO SE OBTIENEN LOS MOMENTOS?: (5620) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-3, PÁRRAFO 2.**
- A.- MULTIPLICANDO EL PESO POR EL BRAZO.
 - B.- DIVIDIENDO EL PESO POR EL BRAZO.
 - C.- SOLO AL MOMENTO DE PESAR LA AERONAVE.
 - D.- EL PESO Y EL VOLÚMEN POR EL BRAZO.
- 14.- **¿EN QUÉ SE EXPRESAN LOS MOMENTOS?: (5619) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-3, PÁRRAFO 2.**
- A.- EN LIBRAS.
 - B.- EN LIBRAS-PIES.
 - C.- EN MOMENTOS.
 - D.- EN LIBRAS-PULGADAS.
- 15.- **¿QUÉ DEBE HACER EN EL CASO QUE UNA AERONAVE SE PESE LLENA DE COMBUSTIBLE?: (5618) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-16, PÁRRAFO 5.**
- A.- LA TEMPERATURA DEL COMBUSTIBLE DEBE SER CONTROLADA DURANTE EL PESAJE..
 - B.- LA CANTIDAD DE COMBUSTIBLE EN GALONES DEBE ESTAR CLARAMENTE ESTABLECIDA..
 - C.- EL PESO DEL COMBUSTIBLE DEBE SER RESTADO MATEMÁTICAMENTE..
 - D.- LA DENSIDAD DEL COMBUSTIBLE DEBE SER VERIFICADA..

- 16.- **¿CÓMO SE LLAMA EL PESO DEL EQUIPO QUE SE NECESITA PARA PESAR UNA AERONAVE?: (5617) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-5, PÁRRAFO 5.**
- A.- PESO TOTAL DE LA AERONAVE.
 - B.- PESO TARA.
 - C.- PESO DE EQUIPO ADICIONAL.
 - D.- PESO DESPRECIABLE.
- 17.- **¿CUÁL ES LA REGULACIÓN QUE DETERMINA LA UBICACIÓN DE LA LÍNEA DE REFERENCIA, (REFERENCE DATUM)?: (5616) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-2, PÁRRAFO 4.**
- A.- NO HAY UNA REGULACIÓN QUE DETERMINE LA UBICACIÓN DEL DATO DE REFERENCIA.
 - B.- HAY UN PROCEDIMIENTO F.A.A.
 - C.- EXISTE UN ACUERDO ENTRE LOS FABRICANTES DE AERONAVES.
 - D.- SE DEBE SOLICITAR SU UBICACIÓN AL PAIS DE DISEÑO DE LA AERONAVE.
- 18.- **¿QUÉ SE DEBE HACER CADA VEZ QUE SE CAMBIA UN EQUIPO O LA AERONAVE SUFRE UNA ALTERACIÓN?: (5615) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-22, PÁRRAFO 1.**
- A.- SE DEBE DETERMINAR MATEMÁTICAMENTE EL NUEVO PESO DE LA AERONAVE.
 - B.- SE DEBE CONFECCIONAR UN NUEVO FORMULARIO DE PESO Y BALANCE.
 - C.- SE DEBE DETERMINAR LA UBICACIÓN DEL NUEVO EQUIPO O DE LA ALTERACIÓN.
 - D.- SE DEBE DETERMINAR EL CENTRO DE GRAVEDAD Y EL PESO VACÍO.

- 19.- **¿CÓMO SE DEFINE "PESO MÁXIMO DE LA AERONAVE"?: (5614) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-3, PÁRRAFO 8.**
- A.- COMO EL PESO MÁXIMO DE LA AERONAVE EN CUALQUIER MOMENTO.
 - B.- COMO EL PESO MÁXIMO DE ATERRIZAJE AUTORIZADO POR EL FABRICANTE.
 - C.- COMO EL PESO MÁXIMO AUTORIZADO PARA LA AERONAVE Y SUS CONTENIDOS Y ESTÁ INDICADO EN LAS ESPECIFICACIONES.
 - D.- COMO EL PESO MÁXIMO AUTORIZADO PARA LA AERONAVE Y SUS CONTENIDOS Y ESTÁ INDICADO EN LOS MANUALES.
- 20.- **¿CÓMO DEBERÁ ESTAR EL ESTANQUE HIDRÁULICO, A MENOS QUE ESTÉ ESPECIFICADO POR EL FABRICANTE, DURANTE EL PESAJE DE UNA AERONAVE?: (5613) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-4, PÁRRAFO 1.**
- A.- MEDIO.
 - B.- LLENO.
 - C.- DRENADO.
 - D.- VACÍO.
- 21.- **¿QUÉ COMBUSTIBLE ES CONSIDERADO PARTE DEL PESO VACÍO? (5612) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-4, PÁRRAFO 1.**
- A.- EL COMBUSTIBLE ATRAPADO O NO USABLE.
 - B.- SOLO EL COMBUSTIBLE NO USABLE.
 - C.- SOLO EL COMBUSTIBLE ATRAPADO.
 - D.- EL COMBUSTIBLE DE CAÑERÍAS, FILTROS Y BOMBAS.

- 22.- **¿CÓMO SE DEFINE LA LÍNEA DE REFERENCIA "REFERENCE DATUM"?: (5611) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-2, PÁRRAFO 3.**
- A.- COMO UNA LÍNEA VERTICAL IMAGINARIA DESDE LA CUAL SE MIDEN TODAS LAS PULGADAS HORIZONTALES, PARA PROPÓSITOS DE BALANCE.
- B.- COMO UNA LÍNEA DE REFERENCIA ESTABLECIDA POR EL FABRICANTE DEL AVIÓN E INDICADA EN LOS MANUALES DE MANTENIMIENTO.
- C.- COMO UNA LÍNEA DE REFERENCIA QUE COINCIDE CON EL EJE VERTICAL DE LA AERONAVE.
- D.- COMO UNA LÍNEA VERTICAL IMAGINARIA DESDE LA CUAL SE MIDEN TODAS LAS DISTANCIAS HORIZONTALES, PARA PROPÓSITOS DE BALANCE.
- 23.- **¿QUÉ REDUCE LA INSTALACIÓN DE VARIOS EQUIPOS DE COMUNICACIONES EN UNA AERONAVE?: (5610) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-4, PÁRRAFO 5.**
- A.- REDUCE LA CARGA DE PAGO.
- B.- REDUCE EL NIVEL DE VUELO.
- C.- REDUCE LA CARGA ÚTIL.
- D.- REDUCE EL RANGO DEL CENTRO DE GRAVEDAD.
- 24.- **¿QUÉ PRODUCTO DA LA MULTIPLICACIÓN DE EL PESO POR EL BRAZO?: (5609) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-3, PÁRRAFO 2.**
- A.- DA LA LÍNEA DE REFERENCIA.
- B.- DA MOMENTOS.
- C.- DA LIBRAS/PULGADAS.
- D.- DA PESO.

25.- ¿DÓNDE ESTÁ UBICADA LA ESTACIÓN 137 EN UN FUSELAJE DE UNA AERONAVE? (5608) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-2, PÁRRAFO 3

- A.- A 137 PULGADAS DETRÁS DEL DATO DE REFERENCIA (RD).
- B.- A 137 PULGADAS DETRÁS DEL CORTA- FUEGO DEL MOTOR.
- C.- A 137 MAMPAROS ADELANTE DEL EMPENAJE.
- D.- A 137 PULGADAS DETRÁS DE LA NARÍZ DE LA AERONAVE.

Materia : **REGLAMENTACIÓN AERONÁUTICA MM**
Cantidad de Preguntas : **75**

- 1.- **¿QUIÉN ACTUA COMO LIDER SI EN LOS TRABAJOS EFECTUADOS A UNA AERONAVE PARTICIPAN DOS O MÁS CMA? (13346) REF.: DAN 43, PÁGINA B.3, PÁRRAFO 43.105.**
A.- EL REPRESENTANTE TÉCNICO DEL EXPLOTADOR.
B.- EL EXPLOTADOR DE LA AERONAVE.
C.- EL CMA QUE SOLICITA EL TRABAJO.
D.- EL CMA HABILITADO EN LA AERONAVE.

- 2.- **¿A QUÉ SOMETE LA DGAC AL SOLICITANTE DE UN CERTIFICADO AOC, EN LA FASE 4 DE CERTIFICACIÓN? (13360) REF.: DAN 119, PÁGINA C.1, PÁRRAFO 119.101.**
A.- A REGISTRO Y NOTIFICACIÓN.
B.- A COMPROBACIÓN Y REGISTRO.
C.- A REVISIÓN Y COMPROBACIÓN.
D.- A EVALUACIÓN Y REVISIÓN TÉCNICA.

- 3.- **¿DE QUIÉN ES LA RESPONSABILIDAD DE DOCUMENTAR LA CAPACITACIÓN TEÓRICA Y PRÁCTICA RECIBIDA EN UN CMA? (13453) REF.: DAN 145, PÁGINA B-7, PÁRRAFO 145.113.**
A.- DEL CMA.
B.- DEL REPRESENTANTE TÉCNICO.
C.- DEL NIVEL SUPERIOR DEL CMA.
D.- DEL DUEÑO DE LA AERONAVE.

- 4.- **¿QUÉ DEBE ESTABLECER COMO OBJETIVOS EL CMA, CON RESPECTO A LA CAPACITACIÓN? (13467) REF.: DAN 145, PÁGINA B-5, PÁRRAFO 145.109.**
- A.- QUE TODO EL PERSONAL DEL CMA MANTENGA LA COMPETENCIA REQUERIDA.
 - B.- QUE EL PERSONAL MANTENGA, DURANTE SU PERMANENCIA EN LA EMPRESA, LA COMPETENCIA REQUERIDA.
 - C.- QUE EL PERSONAL OBTENGA Y MANTENGA LAS COMPETENCIAS REQUERIDAS.
 - D.- QUE EL PERSONAL PUEDA DESEMPEÑARSE EN BUENA FORMA.
- 5.- **¿QUÉ CAPACITACIÓN DEBE ESTABLECER UN CMA QUE INCLUYE EN SU LISTA DE CAPACIDAD AVIONES CON UN PMD DE HASTA 5-700 KG.? (13468) REF.: DAN 145, PÁGINA B-5, PÁRRAFO 145.109.**
- A.- NINGUNA, SOLO TIEMPO DE DESEMPEÑO.
 - B.- CURSO RECURRENTE.
 - C.- CURSO INICIAL.
 - D.- ENTRENAMIENTO EN EL TRABAJO (OJT).
- 6.- **¿A QUIÉN DEBERÁ INFORMAR EL TITULAR DE UN CERTIFICADO DE TIPO DE CUALQUIER FALLA, DEFECTO O MAL FUNCIONAMIENTO DE UN PRODUCTO? (14477) REF.: DAN 21, PÁGINA 1.2, PÁRRAFO 21.7.**
- A.- A LA FAA.
 - B.- AL FABRICANTE DEL PRODUCTO.
 - C.- A LA DGAC.
 - D.- A TODOS LOS OPERADORES DEL PRODUCTO.
- 7.- **¿QUIÉN PUEDE SOLICITAR A LA DGAC EL OTORGAMIENTO DE UN CERTIFICADO DE TIPO? (14480) REF.: DAN 21, PÁGINA 2.1, PÁRRAFO 21.103.**
- A.- CUALQUIER PERSONA NATURAL, JURÍDICA O EMPRESA..
 - B.- EL REPRESENTANTE TÉCNICO DE UN CMA.
 - C.- EL REPRESENTANTE LEGAL DE UN CMA.
 - D.- CUALQUIER PERSONA NATURAL O JURÍDICA.

- 8.- **¿CUÁNTO TIEMPO TIENE DE VALIDEZ UN CERTIFICADO DE TIPO DE UNA AERONAVE DE CATEGORÍA TRANSPORTE? (14483) REF.: DAN 21, PÁGINA 2.2, PÁRRAFO 21.109.**
- A.- CINCO AÑOS.
 - B.- CUATRO AÑOS.
 - C.- TRES AÑOS.
 - D.- DOS AÑOS.
- 9.- **¿QUIÉN DEBE NOTIFICAR A LA DGAC CUANDO SE TRANSFIERE UN CERTIFICADO DE TIPO? (14493) REF.: DAN 21, PÁGINA 2.6, PÁRRAFO 21.125.**
- A.- EL TITULAR DEL CERTIFICADO O EL DUEÑO DE LA EMPRESA.
 - B.- EL TITULAR DEL CERTIFICADO.
 - C.- EL GERENTE RESPONSABLE.
 - D.- EL REPRESENTANTE TÉCNICO.
- 10.- **¿CÓMO SE CLASIFICAN LOS CAMBIOS AL DISEÑO DE TIPO? (14495) REF.: DAN 21, PÁGINA 4.1, PÁRRAFO 21.305.**
- A.- COMO MAYORES Y PRINCIPALES O MENORES Y AUXILIARES.
 - B.- COMO GRANDES Y PEQUEÑOS.
 - C.- COMO MAYORES Y MENORES.
 - D.- COMO PRINCIPALES Y SECUNDARIOS.
- 11.- **¿QUIÉN PUEDE SOLICITAR UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD? (14496) REF.: DAN 21, PÁGINA 8.1, PÁRRAFO 21.703.**
- A.- EL PROPIETARIO Y EL EXPLOTADOR DE UNA AERONAVE.
 - B.- SOLAMENTE EL REPRESENTANTE TÉCNICO DEL CMA.
 - C.- SOLAMENTE EL GERENTE GENERAL DEL CMA.
 - D.- EL PROPIETARIO O EL EXPLOTADOR DE UNA AERONAVE.

- 12.- **¿CÓMO SE CLASIFICAN LOS CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD? (14497) REF.: DAN 21, PÁGINA 8.1, PÁRRAFO 21.705.**
- A.- COMO ESTÁNDAR Y ESPECIALES.
 - B.- COMO ESTÁNDAR Y GENERALES.
 - C.- COMO ESTÁNDAR Y ESPECÍFICOS.
 - D.- COMO DE PRIMERA Y SEGUNDA CLASE.
- 13.- **¿QUÉ SUCEDE CON EL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD CUANDO UNA AERONAVE SE TRANSFIERE? (14498) REF.: DAN 21, PÁGINA 8.1, PÁRRAFO 21.709.**
- A.- SI LA AERONAVE CONSERVA LA MATRÍCULA, EL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD SE CONSERVA.
 - B.- SI LA AERONAVE CONSERVA LA MATRÍCULA, EL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD SE TRANSFIERE.
 - C.- SE AVISA A LA DGAC Y EL CERTIFICADO SE ARCHIVA.
 - D.- SE DEBE DEVOLVER A LA DGAC.
- 14.- **¿QUE DEBE HACER EL EXPLOTADOR CUANDO EL PLAZO DE VIGENCIA DEL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD VENCE? (14503) REF.: DAN 21, PÁGINA 8.2, PÁRRAFO 21.711.**
- A.- AVISAR A MANTENIMIENTO Y DEVOLVERLO A LA DGAC.
 - B.- ARCHIVARLO Y CONSERVARLO POR DOS AÑOS.
 - C.- DEVOLVERLO A LA DGAC.
 - D.- DESTRUIRLO.
- 15.- **¿A TRAVÉS DE QUIÉN DEBE PRESENTAR LA SOLICITUD DE RENOVACIÓN DE UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD UN EXPLOTADOR? (14508) REF.: DAN 21, PÁGINA 8.8, PÁRRAFO 21.733.**
- A.- A TRAVÉS DE UN CMA APROBADO, VIGENTE.
 - B.- A TRAVÉS DE LA FABRICA DE LA AERONAVE.
 - C.- A TRAVÉS DE LA EMPRESA AÉREA.
 - D.- A TRAVÉS DE UN CMA APROBADO, VIGENTE Y HABILITADO.

- 16.- **¿CONFORME A QUÉ DEBERÁ EFECTUAR UNA INSPECCIÓN DE CIEN HORAS UNA PERSONA? (14513) REF.: DAN 43, PÁGINA B.6, PÁRRAFO 43.111.**
- A.- CONFORME A UNA CARTILLA DE INSPECCIÓN DE CIEN HORAS.
 - B.- CONFORME A UNA ORDEN DE TRABAJO.
 - C.- CONFORME A UNA CARTILLA DEL CMA.
 - D.- CONFORME A SU EXPERIENCIA.
- 17.- **¿CÓMO SE LLAMA EL ESTADO EN EL CUAL ESTÁ MATRICULADA LA AERONAVE? (14519) REF.: DAN 119, PÁGINA A.1, PÁRRAFO 8.**
- A.- ESTADO DE PROPIEDAD.
 - B.- ESTADO DE DISEÑO.
 - C.- ESTADO DE MATRÍCULA.
 - D.- ESTADO DE FABRICACIÓN.
- 18.- **¿CÓMO SE DEFINE LO SIGUIENTE "DOCUMENTO POR EL QUE SE CERTIFICA QUE LOS TRABAJOS DE MANTENIMIENTO A LOS QUE SE REFIEREN HAN SIDO CONCLUIDOS DE MANERA SATISFACTORIA? (14520) REF.: DAN 119, PÁGINA A.1, PÁRRAFO 5.**
- A.- SOLUCIÓN DE DISCREPANCIA.
 - B.- ORDEN DE TRABAJO.
 - C.- BITACORA DE MANTENIMIENTO.
 - D.- CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO.
- 19.- **¿CÓMO SE DEFINE LO SIGUIENTE "LISTA DEL EQUIPO QUE BASTA PARA EL FUNCIONAMIENTO DE UNA AERONAVE"? (14521) REF.: DAN 119, PÁGINA A.2, PÁRRAFO 3.**
- A.- LISTA DE EQUIPO MÍNIMO.
 - B.- LISTA DE REQUISITO MÍNIMO.
 - C.- LISTA DE INVENTARIO.
 - D.- LISTA DE CONTROL DE EXISTENCIA.

- 20.- **¿QUIÉN ES EL RESPONSABLE DE VERIFICAR QUE EL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE HAYA SIDO REALIZADO EN UN CMA APROBADO POR LA DGAC? (14522) REF.: DAN 119, PÁGINA E.1, PÁRRAFO 119.301.**
- A.- EL REPRESENTANTE TÉCNICO.
 - B.- EL OPERADOR.
 - C.- EL MECÁNICO DE MANTENIMIENTO QUE EFECTUÓ EL MANTENIMIENTO.
 - D.- EL SUPERVISOR DE MANTENIMIENTO QUE DIO LA CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO.
- 21.- **¿A QUÉ CORRESPONDE LA SIGUIENTE DEFINICIÓN "CERTIFICACIÓN DE QUE EL TRABAJO DE MANTENIMIENTO AL CUAL SE REFIERE, HA SIDO EFECTUADO EN FORMA SATISFACTORIA"? (13083) REF.: DAN 43, PÁGINA A.1, PÁRRAFO 43.1.**
- A.- CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO.
 - B.- CONFORMIDAD FINAL DE MANTENIMIENTO.
 - C.- CONDICIÓN DE OPERACIÓN SEGURA.
 - D.- CERTIFICACIÓN DE MANTENIMIENTO.
- 22.- **¿A QUÉ CORRESPONDE LA SIGUIENTE DEFINICIÓN "DESARME, LIMPIEZA, INSPECCIÓN, REVISIÓN, REPARACIÓN, ARME Y ENSAYO DE UNA AERONAVE"? (13483) REF.: DAN 43, PÁGINA A.4, PÁRRAFO 43.1.**
- A.- REVISIÓN GENERAL (OVERHAUL).
 - B.- REVISIÓN MAYOR.
 - C.- REPARACIÓN MAYOR.
 - D.- MODIFICACIÓN MAYOR.

- 23.- **¿A QUÉ CORRESPONDE LA SIGUIENTE DEFINICIÓN "ESTADO DE UNA AERONAVE O COMPONENTE DE AERONAVE QUE SE AJUSTA AL DISEÑO APROBADO CORRESPONDIENTE Y ESTÁ EN CONDICIONES DE OPERAR EN MODO SEGURO"? (14517) REF.: DAN 145, PÁGINA A-1, PÁRRAFO 145.1.**
- A.- AERONAVEGABILIDAD.
 - B.- DISEÑO.
 - C.- AERONAVE EN VUELO.
 - D.- AERONAVE LISTA PARA VOLAR.
- 24.- **¿A QUÉ CORRESPONDE LA SIGUIENTE DEFINICIÓN "LUGAR ALTERNATIVO AUTORIZADO POR LA DGAC PARA QUE EL EXPLOTADOR REALICE ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO"? (14509) REF.: DAN 43, PÁGINA A.1, PÁRRAFO 43.1.**
- A.- BASE AUXILIAR DE OPERACIONES.
 - B.- BASE AUXILIAR DE MANTENIMIENTO.
 - C.- BASE DE DESPLIEGUE.
 - D.- BASE DE ALTERNATIVA.
- 25.- **¿A QUÉ CORRESPONDE LA SIGUIENTE DEFINICIÓN "REPARACIÓN QUE REQUIERE DE DATOS DE MANTENIMIENTO APROBADOS QUE NO SON PARTE DE LAS ESPECIFICACIONES ORIGINALES INDICADAS EN LA HOJA DE DATOS DEL CERTIFICADO DE TIPO"? (14511) REF.: DAN 43, PÁGINA A.4, PÁRRAFO 43.1.**
- A.- ALTERACIÓN MAYOR.
 - B.- REPARACIÓN.
 - C.- REPARACIÓN MAYOR.
 - D.- REPARACIÓN MENOR.
- 26.- **¿A QUÉ SE LLAMA "PARTE CON VIDA LIMITADA"? (13349) REF.: DAN 43, PÁGINA A.3, PÁRRAFO 43.1.**
- A.- A UNA PARTE QUE TIENE UN LÍMITE EN CANTIDAD DE INSPECCIONES.
 - B.- A UNA PARTE QUE TIENE UN LÍMITE DE REEMPLAZO DEFINIDO.
 - C.- A UNA PARTE QUE TIENE UN LÍMITE DE REEMPLAZO OBLIGATORIO.
 - D.- A UNA PARTE QUE TIENE UN LÍMITE DE REEMPLAZO INDEFINIDO.

- 27.- **¿CÓMO SE DEFINE LA REALIZACIÓN DE ALGUNO DE LOS SIGUIENTES TRABAJOS "REVISIÓN GENERAL (OVERHAUL), INSPECCIÓN, INSTALACIÓN O SUSTITUCIÓN DE PARTES, ETC"?** (13090) REF.: DAN 43, PÁGINA A.3, PÁRRAFO 43.1.
- A.- REPARACIÓN.
 - B.- RECONSTRUCCIÓN.
 - C.- REVISIÓN.
 - D.- MANTENIMIENTO.
- 28.- **¿CÓMO SE DEFINE LO SIGUIENTE "RESTAURACIÓN DE UNA AERONAVE A SU CONDICIÓN DE AERONAVEGABILIDAD PARA ASEGURAR QUE LA AERONAVE SIGUE CUMPLIENDO LOS ASPECTOS DE DISEÑO Y PUEDE DESARROLLAR EL VUELO EN FORMA SEGURA"?** (13069) REF.: DAN 145, PÁGINA A-3, PÁRRAFO 145.1.
- A.- REVISIÓN GENERAL.
 - B.- RESTAURACIÓN.
 - C.- REPARACIÓN.
 - D.- MANTENIMIENTO.
- 29.- **¿EN QUÉ DEBE DEMOSTRAR HABILIDAD EL PERSONAL DE EJECUCIÓN DE MANTENIMIENTO?** (13444) REF.: DAN 145, PÁGINA B-3, PÁRRAFO 145.107.
- A.- EN EL USO DE EQUIPOS Y HERRAMIENTAS.
 - B.- EN EL USO Y UBICACIÓN DEL EQUIPO DE EMERGENCIA.
 - C.- EN LA APLICACIÓN DE LAS RELACIONES INTER-PERSONALES.
 - D.- EN LA CORRECTA UTILIZACIÓN DE TODAS LAS PUBLICACIONES TÉCNICAS.
- 30.- **¿QUÉ MANUAL TIENE EL SIGUIENTE PROPÓSITO "PROPORCIONAR UNA GUÍA PARA CONTROLAR Y DIRIGIR TODAS LAS ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO REALIZADAS POR EL CMA".?** (14518) REF.: DAN 145, APÉNDICE F, PÁGINA Ap.F1, PÁRRAFO 2.
- A.- EL MANUAL DE MANTENIMIENTO (AMM) DEL CMA.
 - B.- EL MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE MANTENIMIENTO (MPM) DEL CMA.
 - C.- EL MANUAL DE CONTROL DE MANTENIMIENTO (MCM) DEL CMA.
 - D.- EL MANUAL DE CALIDAD DEL CMA.

- 31.- **¿QUÉ CAPACITACIÓN DEBE PROPORCIONAR EL CMA, AL PERSONAL DE MANTENIMIENTO, ANTES DE EFECTUAR TAREAS DE MANTENIMIENTO EN AERONAVES PROPULSADAS POR MOTORES DE TURBINA A GAS?: (13445) REF.: DAN 145, PÁGINA B-5, PÁRRAFO 145.109.**
- A.- UN CURSO DE AERONAVE RECURRENTE.
 - B.- UN CURSO DE AERONAVE INICIAL.
 - C.- UN ENTRENAMIENTO EN EL TRABAJO (OJT).
 - D.- UN CURSO DE REGLAMENTACIÓN Y FACTORES HUMANOS.
- 32.- **¿CUÁLES SON LAS HABILITACIONES DE LA LICENCIA DE MECÁNICO DE MANTENIMIENTO? (13101) REF.: DAR - 01, PÁGINA 4.32, PÁRRAFO 4.6.3.2.1.**
- A.- ALA FIJA - ALA ROTATORIA - GLOBO - ESPECIALISTA.
 - B.- ALA FIJA - ALA ROTATORIA - GLOBO - ESPECIALISTA - PROFESIONAL.
 - C.- MECÁNICO - ESPECIALISTA - APOYO GENERAL - ALA ROTATORIA.
 - D.- ESPECIALISTA EN TALLER - ESPECIALISTA EN LÍNEA - MECÁNICO DE AVIÓN - MECÁNICO DE HELICÓPTERO.
- 33.- **¿QUÉ DEBE HACER EL TITULAR DE UNA LICENCIA DE MANTENIMIENTO, CUANDO CAMBIA DE DOMICILIO? (13088) REF.: DAR - 01, PÁGINA 2.3, PÁRRAFO 2.3.11.**
- A.- INFORMAR AL REPRESENTANTE TÉCNICO DE LA CMA.
 - B.- DAR CUENTA ANTES DE CUARENTA DIAS.
 - C.- INFORMAR A LA DGAC.
 - D.- DAR CUENTA ANTES DE SESENTA DIAS.

- 34.- LOS TITULARES DE LICENCIAS AERONÁUTICAS, CUANDO TENGAN CONOCIMIENTO DE CUALQUIER DISMINUCIÓN DE SU APTITUD SICOFÍSICA, QUE PUEDA INCAPACITARLO EN FORMA MEDIATA O INMEDIATA: (13486) REF.: DAR-01, PÁGINA 2.7, PÁRRAFO 2.8.1**
- A.- EJERCERÁN LAS ATRIBUCIONES QUE ESTÁS LE CONFIEREN Y NO INFORMARÁN A SU EMPLEADOR TAL CONDICIÓN..
- B.- NO EJERCERÁN LAS ATRIBUCIONES QUE ESTÁS LE CONFIEREN E INFORMARÁN A SU EMPLEADOR TAL CONDICIÓN.
- C.- EJERCERÁN LAS ATRIBUCIONES QUE ESTÁS LE CONFIEREN E INFORMARÁN AL MÉDICO TAL CONDICIÓN.
- D.- NO EJERCERÁN LAS ATRIBUCIONES QUE ESTÁS LE CONFIEREN Y NO LE INFORMARÁN AL EMPLEADOR TAL CONDICIÓN.
- 35.- ¿A QUÉ SE LLAMA "REVALIDAR" UNA LICENCIA? (13091) REF.: DAR-01, PÁGINA 1.7.**
- A.- AL ACTO ADMINISTRATIVO QUE SE REALIZA ANTES QUE UNA LICENCIA Y SU RESPECTIVA HABILITACIÓN HAYAN PERDIDO SU VIGENCIA.
- B.- AL ACTO ADMINISTRATIVO POR EL CUAL LA AUTORIDAD AERONÁUTICA DESCONOCE COMO VÁLIDA, LA LICENCIA O HABILITACIÓN.
- C.- AL ACTO ADMINISTRATIVO POR EL CUAL LA AUTORIDAD AERONÁUTICA RECONOCE COMO VÁLIDA, LA LICENCIA O HABILITACIÓN.
- D.- AL ACTO ADMINISTRATIVO QUE SE REALIZA DESPÚES QUE UNA LICENCIA Y SU RESPECTIVA HABILITACIÓN HAYAN PERDIDO SU VIGENCIA.
- 36.- EL MECÁNICO QUE TENGA LA LICENCIA VENCIDA Y EXCEDIDA EN MENOS DE DOCE (12) MESES, DEBERÁ: (13068) REF.: DAR-01, PÁGINA 3.70, PÁRRAFO 3.2.8.3.3.**
- A.- RENDIR UN EXÁMEN DE PERICIA.
- B.- RENDIR UN EXAMEN DE REGLAMENTACIÓN AERONÁUTICA.
- C.- RENDIR UN EXÁMEN DE REGLAMENTACIÓN Y PERICIA.
- D.- EXÁMEN DE REGLAMENTACIÓN, PERICIA Y FACTORES HUMANOS.

- 37.- ¿A QUÉ CORRESPONDE LA SIGUIENTE DEFINICIÓN "CAPACIDAD PARA SEGUIR LA HISTORIA, LA APLICACIÓN O LA LOCALIZACIÓN DE TODO AQUELLO QUE ESTÁ BAJO CONSIDERACIÓN, RELACIONADA CON EL ORIGEN DE LOS MATERIALES Y LAS PARTES, ETC."? (13165) REF.: DAN 43, PÁGINA A.4, PÁRRAFO 6.
- A.- CONFIABILIDAD.
 - B.- TRAZABILIDAD
 - C.- SEGUIMIENTO.
 - D.- CONSERVACIÓN
- 38.- ¿A QUÉ CORRESPONDE LA SIGUIENTE DEFINICIÓN "CONJUNTO DE PARTES DE UNA AERONAVE CUYA FUNCIÓN ES RESISTIR LAS CARGAS EXTERNAS E INTERNAS PARA LAS CUALES ESTÁ DISEÑADA LA AERONAVE"? (13110) REF.: DAN 43, PÁGINA A.3, PÁRRAFO 2.
- A.- MIEMBROS PRINCIPALES DE LA AERONAVE.
 - B.- RESISTENCIA A CARGAS INTERNAS Y EXTERNAS.
 - C.- RESISTENCIA DE LA AERONAVE.
 - D.- ESTRUCTURA DE AERONAVE.
- 39.- ¿A QUÉ DEFINICION CORRESPONDE LO SIGUIENTE "CONSTANCIA ESCRITA DE LA REALIZACIÓN DE UN TRABAJO DE MANTENIMIENTO"? (13158) REF.: DAN 43, PÁGINA A.4, PÁRRAFO 2.
- A.- REGISTRO DEL PERSONAL DE MANTENIMIENTO.
 - B.- DOCUMENTOS Y BITÁCORAS DE LA AERONAVE.
 - C.- REGISTRO DE MANTENIMIENTO.
 - D.- MANUALES DE MANTENIMIENTO.
- 40.- ¿A QUÉ SE LLAMA "PRODUCTO AERONÁUTICO"? (13365) REF.: DAN 43, PÁGINA A.4, PÁRRAFO 1.
- A.- A TODA AERONAVE, MOTOR O HÉLICE DE AERONAVE Y ACCESORIOS.
 - B.- A TODA AERONAVE, MOTOR DE AERONAVE, HÉLICE DE AERONAVE Y COMPONENTES.
 - C.- A TODA AERONAVE, MOTOR O HÉLICE DE AERONAVE.
 - D.- A TODA AERONAVE, MOTOR DE AERONAVE Y HÉLICE DE AERONAVE Y SUS ACCESORIOS.

- 41.- **¿CON QUÉ DEBE ESTAR FAMILIARIZADO EL PERSONAL QUE EJECUTA MANTENIMIENTO? (13443) REF.: DAN 145, PÁGINA B-3, PÁRRAFO 145.107.**
- A.- CON EL USO DE HERRAMIENTAS COMUNES Y HERRAMIENTAS ESPECIALES.
 - B.- CON LAS POLÍTICAS Y PROCEDIMIENTOS DEL CMA.
 - C.- CON EL MANEJO INTER-PERSONAL.
 - D.- CON EL USO Y DISTRIBUCIÓN DEL EQUIPO DE EMERGENCIA.
- 42.- **¿DÓNDE SE DEBE COMPLETAR Y FIRMAR LA CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO? (13107) REF.: DAN 145, PÁGINA C-1, PÁRRAFO 145.205.**
- A.- EN LA BITÁCORA DE VUELO Y EN LA BITÁCORA DE MANTENIMIENTO.
 - B.- EN LA BITÁCORA DE VUELO.
 - C.- EN LA BITÁCORA DE MANTENIMIENTO.
 - D.- EN TODOS LOS REGISTROS DE LA AERONAVE.
- 43.- **NORMALMENTE ¿QUIÉN O QUIÉNES PUEDEN EMITIR UNA "CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO"? (13472) REF.: DAN 145, PÁGINA C-3, PÁRRAFO 145.219.**
- A.- LOS TITULARES DE LICENCIA DE INGENIERO ESPECIALISTA O DE SUPERVISOR DE MANTENIMIENTO CON HABILITACIÓN ALA FIJA.
 - B.- LOS TITULARES DE LICENCIA DE INGENIERO, SUPERVISOR DE MANTENIMIENTO O DE MECÁNICO DE MANTENIMIENTO.
 - C.- LOS TITULARES DE LICENCIA DE INGENIERO, SUPERVISOR DE MANTENIMIENTO O DE MECÁNICO.
 - D.- LOS TITULARES DE LICENCIA DE INGENIERO O DE SUPERVISOR DE MANTENIMIENTO.

- 44.- **¿QUÉ ACCIÓN PUEDE TOMAR LA DGAC EN CASO DE DETECTAR UNA ANOTACIÓN FRAUDULENTE EN UN REGISTRO DE MANTENIMIENTO? (13155) REF.: DAN 43, PÁGINA E.1, PÁRRAFO 43.401.**
- A.- SOMETER AL INFRACTOR A EXÁMENES MÉDICOS.
 - B.- RETIRAR LA LICENCIA AERONÁUTICA DEL INFRACTOR.
 - C.- SUSPENDER O CANCELAR AUTORIZACIÓN DEL CMA.
 - D.- SUSPENDER O CANCELAR LA LICENCIA AERONÁUTICA DEL INFRACTOR.
- 45.- **¿QUÉ DOCUMENTO ACREDITA QUE EL MANTENIMIENTO SE REALIZÓ ADECUADAMENTE? (13157) REF.: DAN 145, PÁGINA C-1, PÁRRAFO 145.205.**
- A.- EL MANUAL DE MANTENIMIENTO.
 - B.- LA CERTIFICACIÓN DE CONFORMIDAD.
 - C.- LA NOTA ESTAMPADA EN LAS BITÁCORAS.
 - D.- EL CERTIFICADO QUE DEBE ENVIARSE A LA DGAC.
- 46.- **¿QUÉ NIVEL DE CAPACITACIÓN DEBE TENER EL PERSONAL QUE EFECTÚA INSPECCIÓN? (13457) REF.: DAN 145, PÁGINA B-4, PÁRRAFO 145.107.**
- A.- HABER EFECTUADO UN CURSO NIVEL I, ATA SPEC. 104.
 - B.- HABER EFECTUADO UN CURSO EN EL MATERIAL AÉREO Y/O ENTRENAMIENTO EN EL TRABAJO (OJT).
 - C.- HABER EFECTUADO UN CURSO EN UN MATERIAL AÉREO MÁS MODERNO QUE A LOS QUE LA EMPRESA LES EFECTÚA MANTENIMIENTO.
 - D.- CURSO NIVEL III, ATA SPEC. 104.
- 47.- **¿QUÉ SE DEBE HACER CON UN COMPONENTE QUE HA ALCANZADO SU VIDA LIMITE? (13138) REF.: DAN 43, PÁGINA B.6, PÁRRAFO 43.109.**
- A.- FUNDIRLO
 - B.- COLOCARLE UNA TARJETA ROJA.
 - C.- ENVIARLO AL FABRICANTE.
 - D.- MUTILARLO PARA IMPEDIR SU UTILIZACIÓN.

- 48.- **¿CÓMO SE DEFINE LO SIGUIENTE? "PARTE DE UNA AERONAVE COMPUESTA POR EL FUSELAJE, CONO DE COLA, NACELAS, CAPOTAS, ETC? (13072) REF.: DAN 43, PÁGINA A.1, PÁRRAFO 43.1.**
- A.- COMO PLANOS AERODINÁMICOS.
 - B.- COMO CÉLULA.
 - C.- COMO CONTROLES.
 - D.- COMO SUPERFICIES AERODINÁMICAS.
- 49.- **¿QUIÉNES PUEDEN EFECTUAR UNA ALTERACIÓN MAYOR O REPARACIÓN MAYOR DE UN PRODUCTO AERONÁUTICO O PARTE UN PRODUCTO AERONÁUTICO? (13163) REF.: DAN 43, PÁGINA D.1, PÁRRAFO 43.301.**
- A.- UN CMA APROBADO POR LA DGAC.
 - B.- UN CMAE RECONOCIDO POR LA DGAC.
 - C.- UN CMA APROBADO O CMAE RECONOCIDO POR LA DGAC.
 - D.- UN CMA APROBADO O CMAE RECONOCIDO POR LA FAA.
- 50.- **¿QUE DOCUMENTO DEBE PROPORCIONAR EL CMA PARA USO Y ORENTACIÓN DEL PERSONAL DE MANTENIMIENTO? (13473) REF. ; DAN 145, PAGINA C-3, PÁRRAFO 145.217.**
- A.- UN MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE MANTENIMIENTO (MPM)
 - B.- UN MANUAL DE CONTROL DE MANTENIMIENTO (MCM).
 - C.- UN MANUAL DE CALIDAD DEL MANTENIMIENTO.
 - D.- TODOS LOS MANUALES DE MANTENIMIENTO.
- 51.- **EN POSTAS O BASES AUXILIARES; ¿CUANTOS AÑOS NECESITARÁ PARA DAR CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO Y VUELTA AL SERVICIO A AERONAVES EN LAS CUALES POSEA HABILITACIÓN? (13446) REF.: DAR-01, CAPITULO 4, ARTICULO 4.6.3.5.2, LETRA a), NÚMERO 2.-.**
- A.- 02 AÑOS DE EXPERIENCIA EN MATERIAL DE VUELO HABILITADO.
 - B.- 03 AÑOS DE EXPERIENCIA EN MATERIAL DE VUELO HABILITADO.
 - C.- 05 AÑOS DE EXPERIENCIA EN MATERIAL DE VUELO HABILITADO.
 - D.- 06 AÑOS DE EXPERIENCIA EN MATERIAL DE VUELO HABILITADO.

- 52.- **CUANDO EL TRABAJO DE MANTENIMIENTO SE HA REALIZADO SATISFACTORIAMENTE Y SE HAN COMPLETADO LOS REGISTROS DE MANTENIMIENTO ¿QUÉ CERTIFICACIÓN SE DEBE EMITIR? (13332) REF.: DAN 43, PÁGINA C.1, PÁRRAFO 43.201. (a).**
- A.- UNA LIBERACIÓN DE MANTENIMIENTO.
 - B.- UNA LIBERACIÓN AL SERVICIO.
 - C.- UNA CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO.
 - D.- UNA CONFORMIDAD DE VUELO.
- 53.- **¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES DOCUMENTOS, NO CORRESPONDE A "DATO DE MANTENIMIENTO"? (13466) REF.: DAN 145, PÁGINA B-7, PÁRRAFO 145.117**
- A.- DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD (AD).
 - B.- MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE MANTENIMIENTO (MPM).
 - C.- CATALOGO DE PARTES ILUSTRADO (IPC).
 - D.- BOLETIN DE SERVICIOS (SB).
- 54.- **¿CÓMO ESTÁ CONSIDERADA LA ADVISORY CIRCULAR 43.13-1B EN LA DGAC? (13200) REF.: DAN 43, PÁGINA A.2, PÁRRAFO 43.1.**
- A.- COMO ASESORÍA AL MANTENIMIENTO.
 - B.- COMO DATO DE MANTENIMIENTO ACEPTABLE.
 - C.- COMO PUBLICACIÓN DE CONOCIMIENTOS GENERALES.
 - D.- COMO CIRCULAR DE PRÁCTICA DE MANTENIMIENTO.
- 55.- **¿CÓMO PUEDE REALIZAR TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EL TITULAR DE UNA LICENCIA? (13182) REF.: DAN 43, PÁGINA B.1, PÁRRAFO 43.101.**
- A.- COMO INTEGRANTE DE UNA EMPRESA AÉREA.
 - B.- COMO INTEGRANTE DE UN CLUB AÉREO.
 - C.- EN FORMA PARTICULAR.
 - D.- COMO INTEGRANTE DE UN CMA.

- 56.- **¿CON QUÉ SE DEBE ACOMPAÑAR, TODA SOLICITUD DE CERTIFICADO DE TIPO? (14482) REF.: DAN 21, PÁGINA 2.1, PÁRRAFO 21.105.**
- A.- DE UN PLANO TRIDIMENSIONAL DE LA AERONAVE.
 - B.- DE TODOS LOS MANUALES DE MANTENIMIENTO.
 - C.- DE LOS PAGOS DE TASA CORRESPONDIENTES.
 - D.- DE LA LISTA DE TODO SU PERSONAL DE MANTENIMIENTO.
- 57.- **SI UN CMA NO POSEE LAS CAPACIDADES PARA EFECTUAR UN DETERMINADO MANTENIMIENTO ¿QUÉ PUEDE HACER? (13287) REF.: DAN 43, PÁGINA D.1, PÁRRAFO 43.301.**
- A.- PUEDE SUBCONTRATAR A OTRO CMA.
 - B.- PUEDE ENVIAR LAS PARTES O LA AERONAVE A LA FABRICA.
 - C.- PUEDE PEDIR MECÁNICOS ESPECIALIZADOS.
 - D.- PUEDE PEDIR MECÁNICOS, SUPERVISORES E INGENIEROS A OTRO CMA.
- 58.- **¿A TRAVÉS DE QUÉ SISTEMA EL CMA DEBE ASEGURAR QUE LOS DATOS DE MANTENIMIENTO SE MANTENDRÁN DEBIDAMENTE ACTUALIZADOS? (13438) REF.: DAN 145, PÁGINA B-7, PÁRRAFO 145.117.**
- A.- A TRAVÉS DE UN SISTEMA DE ADQUISICIÓN.
 - B.- A TRAVÉS DE UN SISTEMA DE COMPRAS.
 - C.- A TRAVÉS DE UN SISTEMA DE FOTOCOPIADO.
 - D.- A TRAVÉS DE UN PROCEDIMIENTO EN EL MPM.
- 59.- **¿DÓNDE SE DEBE REGISTRAR UNA CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO SI TIENE EL CARÁCTER DE FINAL? (14512) REF.: DAN 43, PÁGINA C.3, PÁRRAFO 43.207.**
- A.- EN TODOS LOS REGISTROS DEL CMA.
 - B.- EN LA LISTA DE INSPECCIÓN Y EN LA ORDEN DE TRABAJO.
 - C.- EN LA ORDEN DE TRABAJO Y EN LA BITÁCORA DE VUELO.
 - D.- EN LA BITÁCORA DE VUELO Y DE MANTENIMIENTO.

- 60.- RESPECTO DE LA INSTRUCCIÓN ¿QUE ASPECTOS CONSIDERARÁ EL CURSO DE INDUCCIÓN QUE DEBE REALIZAR EL PERSONAL DE MANTTO. QUE INGRESA A UN CMA? (13452) REF.: DAN 145, PÁGINA B-6, PÁRRAFO 145.109 (i).**
- A.- APLICACIÓN DE LOS CONOCIMIENTOS RELACIONADOS CON LOS FACTORES HUMANOS Y SU INCIDENCIA EN EL RENDIMIENTO DEL INDIVIDUO Y CALIDAD DEL MANTTO.
- B.- ASPECTOS RELACIONADOS CON LA APLICACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS RELATIVOS AL SMS.
- C.- CONOCIMIENTOS RELACIONADOS CON LA NORMATIVA APLICABLE A LAS ACTIVIDADES DE MANTENIMIENTO.
- D.- A, B y C SON CORRECTAS.
- 61.- ¿DÓNDE DEBE SER REGISTRADA LA CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO REFERIDA A ALGUNO DE LOS TRABAJOS ESPECIALES? (13372) REF.: DAN 43, PÁGINA C.4, PÁRRAFO 43.207.**
- A.- EN LA BITACORA DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE.
- B.- EN LA BITACORA DE VUELO, DE MANTENIMIENTO Y DE OPERACIÓN DE LA AERONAVE.
- C.- EN TODOS LOS DOCUMENTOS DEL CMA.
- D.- EN LA BITACORA DE VUELO Y DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE.
- 62.- ¿EN QUE PUEDE DESEMPEÑARSE UN ESPECIALISTA EN INSPECCIONES NO DESTRUCTIVAS CON CLASIFICACIÓN NIVEL 2? (13139) REF. : DAN 43 PAGINA B.8, PARRAFO 43.113.**
- A.- EN TRABAJOS Y CERTIFICACIONES EN ALGUNOS METODOS DE INSPECCIÓN, BAJO LA CERTIFICACIÓN OTORGADA POR UN CMA.
- B.- COMO AYUDANTE Y NO PUEDE CERTIFICAR TRABAJOS.
- C.- PUEDE EFECTUAR CAPACITACION A CUALQUIER NIVEL.
- D.- EFECTUAR INSPECCIONES, PROPONER PROCEDIMIENTOS ALTERNATIVOS E INSTRUIR Y CERTIFICAR A TRAVÉS DE UN CMA.

- 63.- **¿EN QUÉ CONSISTE UNA "INSPECCIÓN DE RUTINA"? (13145) REF.: DAN 43, PÁGINA B.7, PÁRRAFO 43.111.**
- A.- EN UN EXAMEN ACUCIOSO DE LOS ACCESORIOS, LA AERONAVE Y SUS PARTES Y SISTEMAS, DESARMANDOLOS COMO SEA NECESARIO.
 - B.- EN UNA VERIFICACIÓN DE COMPONENTES.
 - C.- EN UN EXAMEN VISUAL O VERIFICACIÓN DE ACCESORIOS, DE LA AERONAVE Y SUS PARTES Y SISTEMAS, HASTA DONDE SEA PRACTICO DESARMAR.
 - D.- EN UNA PRUEBA FUNCIONAL.
- 64.- **¿QUÉ ES "DATO DE MANTENIMIENTO"? (13434) REF.: DAN 145, PÁGINA B-7, PÁRRAFO 145.117.**
- A.- CUALQUIER INFORMACIÓN CONTENIDA EN EL MANUAL DE OPERACIÓN LA AERONAVE.
 - B.- CUALQUIER INFORMACIÓN CONTENIDA EN EL MANUAL DE CONTROL DE LA CALIDAD, DIRECTIVA O DOCUMENTO EQUIVALENTE.
 - C.- CUALQUIER PROCEDIMIENTO, DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD O DOCUMENTO EQUIVALENTE U OTRA INFORMACIÓN DE MANTENIMIENTO.
 - D.- NINGUNA DE LAS ANTERIORES ES CORRECTA.
- 65.- **¿QUÉ DEBE INDICAR EN LA DECLARACIÓN UN SOLICITANTE DE PERMISO ESPECIAL DE VUELO? (14507) REF. : DAN 21, PÁGINA 8.7, PÁRRAFO 21.731.**
- A.- PROPOSITO DEL VUELO, CANTIDAD DE ESCALAS QUE REALIZARÁ.
 - B.- ESCALA QUE UTILIZARÁ PARA REABASTECERCE DE COMBUSTIBL,
 - C.- PRÓPOSITO DEL VUELO, TRIPULACION REQUERIDA.
 - D.- TRIPULACION AUXILIAR REQUERIDA.

- 66.- **¿QUE SE DEBE HACER PARA APROBAR UN MOTOR RECÍPROCO PARA RETORNO AL SERVICIO, DESPUES DE UNA INSPECCIÓN ANUAL?(13142) REF. : DAN 43, PAGINA B.6 PÁRRAFO 43.111.**
- A.- UNA VERIFICACION DE TODA LA DOCUMENTACION INVOLUCRADA.
 - B.- UNA REVISIÓN COMPLETA.
 - C.- UNA PRUEBA DE COMPRESIÓN DE CILINDROS.
 - D.- UNA PRUEBA FUNCIONAL.
- 67.- **PARA EL OTORGAMIENTO DE LA LICENCIA DE MECÁNICO DE MANTENIMIENTO ¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES REQUISITOS NO CORRESPONDE A LA PERICIA QUE DEBE DEMOSTRAR? (13075) REF.: DAR-01, PÁGINA 3.69, PÁRRAFO 3.2.8.3.1.e).**
- A.- DETERMINAR LA CONDICIÓN DE VUELO SEGURO, PARA CASOS DE VUELOS ESPECIALES DE TRASLADO Y DE VERIFICACIÓN DE MANTTO. DE AERONAVES.
 - B.- UTILIZAR APROPIADAMENTE LAS HERRAMIENTAS, INSTRUMENTOS Y MATERIALES REQUERIDOS PARA DESEMPEÑARSE DE ACUERDO A SU LICENCIA.
 - C.- DETERMINAR LA CONFORMIDAD TÉCNICA DE TRABAJOS, IDENTIFICANDO LOS REQUISITOS QUE DEBE CUMPLIR Y EFECTUAR LAS VERIFICACIONES DE SU CUMPLIMIENTO.
 - D.- APLICAR CORRECTAMENTE LAS INSTRUCCIONES TÉCNICAS DE LOS MANUALES Y OTROS DOCUMENTOS DEL ÁREA QUE CORRESPONDAN.
- 68.- **¿QUÉ SE DEFINE COMO "DISEÑO DE UN TIPO DE PRODUCTO CLASE I"? (14476) REF.: DAN 21, PÁGINA 1.1, PÁRRAFO 21.1.**
- A.- A LA AERONAVE, MOTOR O HÉLICE Y ESTRUCTURA.
 - B.- A LA AERONAVE, MOTOR O HÉLICE.
 - C.- A LA AERONAVE, MOTOR, HÉLICE, ESTRUCTURA Y FUSELAJE.
 - D.- A LA AERONAVE, MOTOR, HÉLICE Y ROTORES.

- 69.- **¿A QUÉ CORRESPONDE LA SIGUIENTE DEFINICIÓN: "INSPECCIÓN PERIÓDICA QUE INCLUYE UNA REVISIÓN DE 100 HORAS O SIMILAR, QUE DEBERÁ EFECTUARSE CADA 12 O 100 HRS. SEGÚN CORRESPONDA? (14510) REF.: DAN 43, PÁGINA A.3, PÁRRAFO 43.1.**
- A.- INSPECCIÓN VISUAL.
 - B.- INSPECCIÓN ANUAL
 - C.- INSPECCIÓN CALENDARIA.
 - D.- INSPECCIÓN PERIÓDICA.
- 70.- **¿QUE PERSONAS ESTÁN AUTORIZADAS PARA EMITIR CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO? (13348) REF.: DAN 43, PÁGINA C.1, PÁRRAFO 43.203.**
- A.- EL TITULAR DE UNA LICENCIA DE MANTENIMIENTO.
 - B.- UN CMA AERONÁUTICO APROBADO O RECONOCIDO POR LA DGAC.
 - C.- EL TITULAR DE UNA LICENCIA DE PILOTO CON LA HABILITACIÓN CORRESPONDIENTE.
 - D.- A, B y C SON CORRECTAS.
- 71.- **ENTRE OTRAS, ¿QUÉ INFORMACIÓN DEBE CONTENER UNA CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO? (13347) REF.: DAN 43, PÁGINA C.2, PÁRRAFO 43.205.(a).**
- A.- IDENTIFICACIÓN DEL CMA, PERSONAL DE MANTTO. O PILOTO, SEGÚN CORRESPONDA QUE EMITA LA CONFORMIDAD. FECHA DE TERMINO DEL TRABAJO EFECTUADO.
 - B.- NÚMERO DE LICENCIA Y NOMBRE DE LA PERSONA QUE FIRMA LA CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO
 - C.- DESCRIPCIÓN DEL TRABAJO EFECTUADO Y LA REFERENCIA A LOS DATOS DE MANTENIMIENTO UTILIZADOS. NÚMERO DE LICENCIA Y EL NOMBRE DE LA PERSONA QUE FIRMA LA CONFORMIDAD DE MANTTO..
 - D.- SOLO A y C SON CORRECTAS.

- 72.- **¿CÓMO PUEDE SER TRANSFERIDO UN CERTIFICADO DE TIPO? (14492) REF. : DAN 21, PAGINA 2.6, PÁRRAFO 21.125.**
- A.- A TRAVÉS DE UN COMPROMISO.
 - B.- A TRAVÉS DE UN CONTRATO.
 - C.- A TRAVÉS DE UNA APROBACIÓN.
 - D.- A TRAVÉS DE UN PACTO.
- 73.- **¿A QUÉ SE DEBEN SOMETER LOS ELEMENTOS DECLARADOS DEFINITIVAMENTE "NO APTOS PARA EL SERVICIO"? (13423) REF.: DAN 145, PÁGINA B-1, PÁRRAFO 145.103.**
- A.- A UN PROCESO DE MUTILACIÓN.
 - B.- A UN PROCESO DE SEGREGACIÓN.
 - C.- A UN PROCESO DE CALIFICACIÓN.
 - D.- A UN PROCESO DE FUNDICIÓN.
- 74.- **¿COMO SE DEFINE EL CONTROL DE UNA PARTE CON VIDA LÍMITE, RESPECTO A SUS CICLOS, HORAS Y TIEMPO CALENDARIO?(13244) REF. : DAN 43, PAGINA A.3, PARRAFO 1.**
- A.- CONTROL DE CONDICION.
 - B.- CONTROL DE REMANENTE.
 - C.- CONTROL DE VIDA.
 - D.- ESTATUS DE VIDA.
- 75.- **¿QUE VIGENCIA TIENEN LOS CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD ESTANDAR? (14499) REF. DAN 21, PÁGINA 8.2, PARRAFO 21.711.**
- A.- HASTA 36 MESES.
 - B.- HASTA 12 MESES.
 - C.- HASTA 24 MESES.
 - D.- HATA 48 MESES