



DEPARTAMENTO SEGURIDAD OPERACIONAL  
**SUBDEPARTAMENTO LICENCIAS**

**Examen Teórico Base para Obtener o Renovar Licencia de  
Supervisor de Mantenimiento (S.M.)**

(Última actualización: Octubre 2013)

**Materia : ADMINISTRACIÓN DE MANTENIMIENTO S.M.**  
**Cantidad de Preguntas : 58**

- 1.- **¿DE QUÉ DEPENDERÁ LA EDUCACIÓN DE LA CALIDAD? (5487)  
REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA  
229, PÁRRAFO 1.**
  - A.- DE CUALES SEAN SUS PRINCIPIOS.
  - B.- DE CUALES SEAN SUS VALORES.
  - C.- DE CUALES SEAN SUS COSTOS.
  - D.- DE CUALES SEAN SUS OBJETIVOS.
  
- 2.- **¿CÓMO SE LLAMA LA PERSONA SEGÚN LA SIGUIENTE  
EXPLICACIÓN "EL INICIADOR DE UNA NUEVA EMPRESA O UNA  
ORGANIZACIÓN NUEVA PARA ESA EMPRESA"? (5486) REF.:  
ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 173,  
APÉNDICE 1.**
  - A.- GERENTE.
  - B.- TRABAJADOR.
  - C.- EMPRENDEDOR.
  - D.- DUEÑO.

- 3.- **¿CUÁLES SON LOS TÉRMINOS BÁSICOS DEL LENGUAJE DE LA ÉTICA? (5485) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 119, PÁRRAFO 3.**
- A.- VALORES, DERECHOS OBLIGACIONES, REGLAS Y MORAL.
  - B.- VALORES, DERECHOS, OBLIGACIONES, REGLAS Y RELACIONES.
  - C.- DERECHOS, OBLIGACIONES, REGLAS Y RELACIONES
  - D.- VALORES, ÉTICA. MORAL, RELIGIOSIDAD Y BONDAD.
- 4.- **EN UN ENFOQUE DE SISTEMAS ¿CUÁL ES UN SISTEMA ABIERTO? (5484) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 51, PÁRRAFO 2.**
- A.- EL QUE INTERACTÚA CON SU AMBIENTE.
  - B.- EL QUE NO INTERACTÚA CON SU AMBIENTE.
  - C.- EL QUE ES INDEPENDIENTE.
  - D.- EL QUE ES DEPENDIENTE.
- 5.- **¿CÓMO SE SUELE USAR EL TÉRMINO "RELACIONES HUMANAS"? (5483) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 45, PÁRRAFO 1.**
- A.- COMO PARA DESCRIBIR LAS OBLIGACIONES DEL DEPARTAMENTO DE BIENESTAR SOCIAL.
  - B.- COMO PARA MEJORAR LAS RELACIONES DE LOS DIFERENTES NIVELES.
  - C.- COMO PARA INDICAR QUE DEBE HABER RESPETO EN TODOS LOS NIVELES.
  - D.- COMO PARA DESCRIBIR COMO INTERACTÚAN LOS GERENTES CON SUS EMPLEADOS.

- 6.- **¿POR QUÉ SURGIÓ LA TEORÍA DE LA ADMINISTRACIÓN CIENTÍFICA? (5482) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 36, PÁRRAFO 2.**
- A.- POR LA NECESIDAD DE ELEVAR EL CONOCIMIENTO.
  - B.- POR LA NECESIDAD DE CAPTAR PERSONAS CAPACITADAS.
  - C.- EN PARTE POR LA NECESIDAD DE ELEVAR LA PRODUCTIVIDAD.
  - D.- POR LA NECESIDAD DE COMPETIR.
- 7.- **¿PARA QUÉ SON FUNDAMENTALES LAS RELACIONES Y EL TIEMPO ? (5481) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 13, PÁRRAFO 2.**
- A.- PARA LAS ACTIVIDADES DE FISCALIZACIÓN.
  - B.- PARA LAS ACTIVIDADES DE CONTROL.
  - C.- PARA LAS ACTIVIDADES DE SUPERVISIÓN.
  - D.- PARA LAS ACTIVIDADES DE ADMINISTRACIÓN.
- 8.- **¿A QUÉ CORRESPONDE LA SIGUIENTE DEFINICIÓN? "PERSONA RESPONSABLE DE DIRIGIR LAS ACTIVIDADES QUE AYUDAN A LAS ORGANIZACIONES PARA ALCANZAR SUS METAS". (5480) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 7, APENDICE 2.**
- A.- GERENTE.
  - B.- SUPERVISOR.
  - C.- ACCIONISTA.
  - D.- DUEÑO.
- 9.- **¿CÓMO SURGE O CÓMO SE DESIGNA UN LIDER INFORMAL? (5479) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 553, PÁRRAFO 1.**
- A.- SURGE ESPONTANEAMENTE.
  - B.- LO DESIGNA EL GRUPO DE SUPERVISORES.
  - C.- LO DESIGNA LA GERENCIA.
  - D.- SURGE GRADUALMENTE.

- 10.- **¿PARA QUÉ SIRVE LA MEDICIÓN DE RESULTADOS SEGÚN METAS DEFINIDAS? (5478) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 288, PÁRRAFO 4.**
- A.- PARA OBTENER UTILIDADES.
  - B.- PARA EVALUAR A LOS TRABAJADORES.
  - C.- PARA EVALUAR LOS AVANCES.
  - D.- PARA REVISAR LOS PLANES.
- 11.- **EN TÉRMINOS GENERALES ¿QUÉ PERÍODO ES LA ETAPA FORMATIVA DEL DESARROLLO DE UN EQUIPO? (5477) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 553, PÁRRAFO 4.**
- A.- PERÍODO DE ORIENTACIÓN, ADAPTACIÓN Y CLIMATIZACIÓN DEL EQUIPO.
  - B.- PERÍODO DE ORIENTACIÓN Y ACLIMATACIÓN DEL EQUIPO.
  - C.- PERÍODO DE FORMACIÓN Y CONOCIMIENTO DEL EQUIPO.
  - D.- PERÍODO DE DESARROLLO DEL EQUIPO.
- 12.- **¿CUÁLES SON LAS ETAPAS DE DESARROLLO DE LOS EQUIPOS EN GRUPOS PEQUEÑOS? (5476) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 553, PÁRRAFO 3.**
- A.- FORMATIVA, TORMENTOSA, NORMATIVA, ACTIVA Y DISOLUTIVA.
  - B.- FORMATIVA, NORMATIVA, ACTIVA Y DISOLUTIVA.
  - C.- FORMATIVA, ADAPTATIVA, NORMATIVA, CONDUCTIVA Y DISOLUTIVA.
  - D.- FORMATIVA, ADAPTATIVA, NORMATIVA, CONDUCTIVA, DISOLUTIVA Y REFORMATIVA..
- 13.- **¿CÓMO SURGE UN LIDER FORMAL? (5475) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 553, PÁRRAFO 1.**
- A.- SIENDO PEDIDO POR EL GRUPO.
  - B.- SIENDO NOMBRADO POR LA GERENCIA GENERAL.
  - C.- EL LIDER FORMAL SURGE GRADUALMENTE.
  - D.- SIENDO DESIGNADO O ELEGIDO.

- 14.- **¿CUÁL ES EL PRIMER PASO PARA APRENDER A MANEJAR DEBIDAMENTE A LOS EQUIPOS? (5474) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 551, PÁRRAFO 5.**
- A.- ADQUIRIR CONOCIMIENTO DE SUS CARACTERÍSTICAS.
  - B.- DESARROLLAR LOS ROLES DE LIDERAZGO, NORMAS Y COHESIÓN.
  - C.- ADQUIRIR CONCIENCIA DE SUS CARACTERÍSTICAS.
  - D.- DESARROLLAR LOS ROLES DE IMPORTANCIA DENTRO DEL GRUPO.
- 15.- **¿QUÉ NECESIDADES HUMANAS SATISFACEN LOS GRUPOS INFORMALES? (5473) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 548, PÁRRAFO 1.**
- A.- DE APOYO, AMISTAD Y COMPAÑÍA.
  - B.- DE AMISTAD, APOYO Y SEGURIDAD.
  - C.- DE APOYO MORAL Y ÉTICO.
  - D.- DE CAPACITACIÓN, ENTRENAMIENTO Y GUÍA.
- 16.- **¿QUIÉNES COMPONEN UN EQUIPO DE MANDO? (5472) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 546, PÁRRAFO 3.**
- A.- UN GERENTE Y LOS EMPLEADOS QUE DEPENDEN DE ÉL.
  - B.- EL PRESIDENTE DE LA EMPRESA Y LOS GERENTES.
  - C.- EL SUPERVISOR Y EL JEFE DE GRUPO O TEAM LEADER.
  - D.- LOS GERENTES Y ASESORES.
- 17.- **¿CUÁLES SON LOS TIPOS DE EQUIPOS QUE EXISTEN EN LAS ORGANIZACIONES? (5471) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 546, PÁRRAFO 2.**
- A.- ESTABLES Y DE APOYO.
  - B.- DE MANDO Y DE TAREAS.
  - C.- DE PROYECTOS Y DE DESARROLLO.
  - D.- FORMALES E INFORMALES.

- 18.- **¿A QUÉ CORRESPONDE LA SIGUIENTE DEFINICIÓN? DOS O MÁS PERSONAS QUE INTERACTÚAN Y SE INFLUYEN ENTRE SÍ, CON EL PROPÓSITO DE ALCANZAR UN OBJETIVO COMÚN. (5470) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 546, PÁRRAFO 2.**
- A.- UNA CUADRILLA.
  - B.- UN GRUPO.
  - C.- UN EQUIPO.
  - D.- UNA CONGREGACIÓN.
- 19.- **¿QUÉ LE ESTÁN DICHIENDO A LOS AFECTADOS LAS EMPRESAS Y LOS DIRECTORES QUE IGNORAN LAS CUESTIONES DE ORDEN MORAL? (5469) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 106, PÁRRAFO 3.**
- A.- LA MORAL CORRESPONDE A LA EMPRESA Y A VECES A LA FAMILIA..
  - B.- NO QUEREMOS INVERTIR EN MEJORAR ESTA RELACIÓN.
  - C.- LA MORAL CORRESPONDE A LA FAMILIA NO A LA EMPRESA.
  - D.- NO NOS IMPORTA LA MORAL DE NUESTRO PERSONAL.
- 20.- **¿A QUÉ CORRESPONDE LA SIGUIENTE DEFINICIÓN? MEDIDA DE LA EFICIENCIA Y LA EFICACIA DE UNA ORGANIZACIÓN. (5467) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 9, APÉNDICE 2.**
- A.- DESEMPEÑO PROFESIONAL.
  - B.- DESEMPEÑO EFICIENTE Y EFICAZ.
  - C.- DESEMPEÑO TOTAL DEL RECURSO HUMANO.
  - D.- DESEMPEÑO ORGANIZACIONAL.

- 21.- **¿EN QUÉ CONSISTE LA ADMINISTRACIÓN? (5466) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 7, PÁRRAFO 3.**
- A.- EN ORGANIZAR, DISTRIBUIR Y VERIFICAR LAS TAREAS DEL RECURSO HUMANO.
  - B.- EN CONTROLAR LOS RECURSOS HUMANOS DE MANERA EFICAZ Y EFICIENTE.
  - C.- EN DARLE FORMA, DE MANERA CONSCIENTE Y CONSTANTE, A LAS ORGANIZACIONES.
  - D.- EN ORGANIZAR, DISTRIBUIR Y CONTROLAR LAS TAREAS DEL RECURSO HUMANO.
- 22.- **¿A QUÉ CORRESPONDE LA SIGUIENTE DEFINICIÓN? PROCESO DE PLANIFICACIÓN, ORGANIZACIÓN, DIRECCIÓN Y CONTROL DEL TRABAJO DE LOS MIEMBROS DE LA ORGANIZACIÓN. (5465) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 7, APÉNDICE 1.**
- A.- CONTROL.
  - B.- ADMINISTRACIÓN.
  - C.- ORGANIZACIÓN.
  - D.- PLANIFICACIÓN.
- 23.- **¿CUÁL ES LA MANERA MÁS SIGNIFICATIVA DE RECONOCER UN BUEN DESEMPEÑO? (5464) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 436, PÁRRAFO 2.**
- A.- LOS ASCENSOS.
  - B.- LOS TRASLADOS.
  - C.- LAS FELICITACIONES.
  - D.- EL AUMENTO DE REMUNERACIÓN.

- 24.- **¿QUÉ POSIBILIDAD SUELE SER UN INCENTIVO BÁSICO PARA OBTENER UN DESEMPEÑO GENERAL SUPERIOR? (5463) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 436, PÁRRAFO 2.**
- A.- EVITAR SER DESPEDIDO.
  - B.- LOS ASCENSOS.
  - C.- EL OBTENER MEJOR REMUNERACIÓN.
  - D.- LA POSIBILIDAD DE PROGRESAR.
- 25.- **¿CÓMO SUELE SER LA "EVALUACIÓN FORMAL SISTEMÁTICA"? (5462) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 434, PÁRRAFO 1.**
- A.- ANUAL.
  - B.- POR BLOQUES DE MATERIAS.
  - C.- SEMESTRAL O ANUAL.
  - D.- POR TRIMESTRES.
- 26.- **¿CUÁL ES UNO DE LOS OBJETIVOS DE LA "EVALUACIÓN FORMAL SISTEMÁTICA"? (5461) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 434, PÁRRAFO 1.**
- A.- LOCALIZAR A LOS EMPLEADOS QUE PUEDEN DAR LA CAPACITACIÓN.
  - B.- IDENTIFICAR A LOS CANDIDATOS PARA ASCENSOS.
  - C.- LOCALIZAR A LOS EMPLEADOS QUE HACEN MAL SU TRABAJO.
  - D.- LOCALIZAR LOS PUESTOS QUE ESTAN DESCUBIERTOS.
- 27.- **¿DE QUÉ PROCEDIMIENTO SE PUEDEN VALER LOS ADMINISTRADORES PARA DETERMINAR LA CAPACITACIÓN QUE NECESITAN LAS PERSONAS DE SU ORGANIZACIÓN? (5460) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 429, PÁRRAFO 2.**
- A.- EVALUAR EL DESEMPEÑO.
  - B.- ANALIZAR EL DESEMPEÑO.
  - C.- ANALIZAR EL TRABAJO.
  - D.- ORGANIZAR LA CAPACITACIÓN.



- 28.- **¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DE LOS PROGRAMAS DE CAPACITACIÓN? (5459) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER-FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 428, PÁRRAFO 4.**
- A.- MEJORAR EL DESEMPEÑO DEL ÁREA PRODUCCIÓN.
  - B.- DESARROLLAR CAPACIDADES PARA TRABAJOS FUTUROS.
  - C.- ENSEÑAR NUEVAS TÉCNICAS APLICABLES A LA ORGANIZACIÓN.
  - D.- MANTENER O MEJORAR EL DESEMPEÑO EN EL TRABAJO PRESENTE.
- 29.- **¿QUÉ ES UN PROCESO? (5458) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER-FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 11, PÁRRAFO 2.**
- A.- EN UNA FORMA PLANIFICADA DE HACER LAS COSAS.
  - B.- ES ALCANZAR LAS METAS PROPUESTAS.
  - C.- EN UNA FORMA SISTEMÁTICA DE HACER LAS COSAS.
  - D.- ES OBTENER LOS RESULTADOS PLANIFICADOS.
- 30.- **¿CUÁL ES LA VENTAJA MÁS EVIDENTE DE LA DELEGACIÓN DE AUTORIDAD? (5457) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 389, PÁRRAFO 2.**
- A.- ENTRE MÁS SE DELEGE, MÁS RESPONSABILIDAD SE PUEDE OTORGAR.
  - B.- ENTRE MÁS SE DELEGE, MÁS RESPONSABILIDAD SE PUEDE ACEPTAR.
  - C.- LA RESPONSABILIDAD SE TRASPASA JUNTO CON DELEGAR.
  - D.- ENTRE MÁS SE DELEGE, MÁS TIEMPO LIBRE SE TIENE.
- 31.- **¿QUÉ ES DELEGAR"? (5456) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER-FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 389, PÁRRAFO 1.**
- A.- ASIGNAR A OTRA PERSONA LA AUTORIDAD FORMAL.
  - B.- DISTRIBUIR LA AUTORIDAD FORMAL DENTRO DE LA ESTRUCTURA DE LA ORGANIZACIÓN.
  - C.- ASIGNAR LA RESPONSABILIDAD A OTRA PERSONA.
  - D.- DISTRIBUIR EL TRABAJO DENTRO DE LA ESTRUCTURA DE LA ORGANIZACIÓN.

- 32.- **¿QUÉ ES EL "PODER"? (5455) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER-FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 377, PÁRRAFO 4.**
- A.- ES LA POSIBILIDAD QUE TIENE EL GERENTE PARA EJERCER INFLUENCIA EN LOS DEMÁS.
  - B.- ES TENER LA CAPACIDAD PARA CONTRATAR Y DESPEDIR PERSONAS.
  - C.- ES TENER LA CAPACIDAD DE ORGANIZAR LA ADMINISTRACIÓN.
  - D.- ES LA CAPACIDAD PARA EJERCER INFLUENCIA EN LOS DEMÁS.
- 33.- **¿CÓMO SE LLAMA EL PROCESO QUE CONSISTE EN INTEGRAR LAS ACTIVIDADES DE DEPARTAMENTOS INDEPENDIENTES A EFECTO DE PERSEGUIR LAS METAS DE LA ORGANIZACIÓN CON EFICACIA? (5454) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 351, PÁRRAFO 1.**
- A.- ORGANIZACIÓN.
  - B.- INTEGRACIÓN.
  - C.- COORDINACIÓN.
  - D.- EFICIENCIA.
- 34.- **¿QUÉ SIGNIFICA CUANDO SE DICE QUE EXISTE UNA "CADENA DE MANDO"? (5453) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 348, PÁRRAFO 2.**
- A.- QUE EXISTE UNA JEFATURA.
  - B.- QUE SE ESPECÍFICA QUIÉN DEPENDE DE QUIÉN.
  - C.- QUE EXISTE UNA ADMINISTRACIÓN.
  - D.- QUE EXISTE UNA CONTINUIDAD.

- 35.- **¿A QUÉ CORRESPONDE LO SIGUIENTE? DIVIDIR LA CARGA DE TRABAJO EN TAREAS QUE PUEDAN SER EJECUTADAS, EN FORMA LÓGICA Y CÓMODA, POR PERSONAS O GRUPOS. (5452) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 345, PÁRRAFO 2.**
- A.- DIVISIÓN DEL TRABAJO.
  - B.- COORDINACIÓN.
  - C.- EFICACIA Y EFICIENCIA.
  - D.- DIVISIÓN Y EJECUCIÓN DE LAS TAREAS.
- 36.- **DE ACUERDO A LOS TIPOS DE PLANES Y COMO REGLA GENERAL, ¿CÓMO SE ADMINISTRAN LAS ORGANIZACIONES? (5451) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 290, PÁRRAFO 2.**
- A.- CON PLANES DE DISEÑO, NIVELES Y RECURSOS.
  - B.- CON PLANES DE CORTO, MEDIANO Y LARGO PLAZO.
  - C.- CON PLANES DE PRODUCCIÓN Y PLANES DE SERVICIOS.
  - D.- CON PLANES ESTRATÉGICOS Y PLANES OPERATIVOS.
- 37.- **¿QUÉ ES EL PROCESO DE LA PLANIFICACIÓN EN LAS ORGANIZACIONES? (5450) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 290, PÁRRAFO 2.**
- A.- ES EL PROCESO DE ESTABLECER LA POLÍTICA Y ELEGIR LOS MEDIOS PARA ALCANZAR DICHOS OBJETIVOS.
  - B.- ES LA DIFERENCIA ENTRE LOS PLANES ESTRATÉGICOS Y LOS PLANES OPERATIVOS.
  - C.- ES EL PROCESO DE ESTABLECER METAS Y ELEGIR LOS MEDIOS PARA ALCANZAR DICHAS METAS.
  - D.- ES EL PROCESO DE FIJAR LAS METAS Y DISTRIBUIR LOS RECURSOS.

- 38.- **¿QUÉ NOS PROPORCIONAN LAS METAS? (5449) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 287, PÁRRAFO 5; PÁG. 288, PÁRRAFO 3.**
- A.- NOS PROPORCIONAN UNA GUÍA PARA LA ADMINISTRACIÓN.
  - B.- NOS PROPORCIONAN UN SENTIDO DE DIRECCIÓN.
  - C.- NOS PROPORCIONAN UNA GUÍA PARA LA TOMA DE DECISIONES.
  - D.- NOS PROPORCIONAN UN ENFOQUE DE NUESTROS ESFUERZOS.
- 39.- **¿QUÉ DEBEMOS ESTABLECER PARA QUE NUESTROS SUEÑOS SE CONVIERTAN EN REALIDAD? (5448) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 287, PÁRRAFO 4.**
- A.- METAS ESPECÍFICAS Y MENSURABLES, CON LÍMITES DE TIEMPO REALISTAS Y ALCANZABLES.
  - B.- METAS DIVERSAS PARA PODER ALCANZAR CUALQUIERA DE ELLAS.
  - C.- METAS DE ACUERDO A NUESTRAS INTENSIONES, POSIBILIDADES Y RECURSOS.
  - D.- METAS DE ACUERDO A NUESTRAS POSIBILIDADES Y RECURSOS.
- 40.- **¿EN QUÉ CONSISTE LA "ADMINISTRACIÓN ESTRATÉGICA"? (5447) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 287, PÁRRAFO 3.**
- A.- CONSISTE EN EL TRABAJO CONTINUO QUE PERMITE ESTABLECER UNA DETECCIÓN DE LAS METAS DE LA ORGANIZACIÓN.
  - B.- CONSISTE EN USAR LAS CUATRO ACTIVIDADES BÁSICAS DE LA ADMINISTRACIÓN EN FORMA RACIONAL.
  - C.- CONSISTE EN UTILIZAR ESTRATEGIAS AGRESIVAS PARA SUPERAR A LOS COMPETIDORES.
  - D.- CONSISTE EN EL EJERCICIO CONTINUO QUE PERMITE ESTABLECER UN PROGRAMA GENERAL DE METAS PARA LA ORGANIZACIÓN.

- 41.- **¿QUÉ DEFINE EL "SISTEMA DE ADMINISTRACIÓN"? (5446) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 244, PÁRRAFO 1.**
- A.- DEFINE LA MOTIVACIÓN CONSTANTE PARA LA CALIDAD DE LAS FUNCIONES DE LOS TRABAJADORES.
  - B.- DEFINE LA SUPERACIÓN CONSTANTE DE LA CALIDAD Y LA DELEGACIÓN DE FACULTADES EN LOS TRABAJADORES.
  - C.- DEFINE LA EFICACIA DE LOS PROCESOS QUE USA UNA ORGANIZACIÓN PARA ADMINISTRAR SUS ACTIVOS HUMANOS Y MATERIALES.
  - D.- DEFINE LOS PROCESOS DE CONTROL, CALIDAD Y UTILIZACIÓN DE LOS RECURSOS.
- 42.- **¿CÓMO SE DEFINE, O QUÉ CONSTITUYE, EL " ORDEN MORAL"? (5445) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 122, PÁRRAFO 1.**
- A.- EL CONJUNTO DE REGLAS MORALES.
  - B.- EL CUERPO DE REGLAS MORALES QUE RIGE LOS PROBLEMAS NORMALES DE LA ÉTICA.
  - C.- LA RELIGIOSIDAD CON QUE CADA PERSONA ENFRENTA LA VIDA.
  - D.- EL ORDEN EN QUE DEBEN FUNCIONAR TODAS LAS COSAS ENTRE LAS PERSONAS.
- 43.- **¿A QUÉ SE LLAMA? CONCEPTOS QUE SE REFIEREN, FUNDAMENTALMENTE, A LA CALIDAD DE NUESTRAS RELACIONES A TRAVÉS DEL TIEMPO. (5444) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 106, PÁRRAFO 2.**
- A.- ÉTICA Y RESPONSABILIDAD SOCIAL.
  - B.- ÉTICA Y MORAL.
  - C.- RESPOSABILIDAD SOCIAL DE LA EMPRESA.
  - D.- RESPOSABILIDAD MORAL CON LA EMPRESA.

- 44.- **¿QUÉ IMPLICA "PLANIFICAR" PARA LOS ADMINISTRADORES? (5443) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 11, PÁRRAFO 4.**
- A.- QUE SUS ACTOS SEAN LÓGICOS.
  - B.- QUE BASEN SUS ACTOS EN ALGÚN MÉTODO LÓGICO.
  - C.- QUE BASEN SUS DECISIONES EN ALGÚN MÉTODO LÓGICO.
  - D.- QUE PIENSEN CON ANTELACIÓN EN SUS METAS Y ACCIONES.
- 45.- **¿QUÉ SIGNIFICA "EFICACIA"? (5441) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 9, PÁRRAFO 6.**
- A.- HACER TODAS LAS COSAS.
  - B.- HACER LAS COSAS CORRECTAS.
  - C.- HACER LAS COSAS AL MENOR COSTO.
  - D.- HACER LAS COSAS CON EFICIENCIA.
- 46.- **¿QUÉ SIGNIFICA "EFICIENCIA"? (5440) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 9, PÁRRAFO 6.**
- A.- CAPACIDAD PARA REDUCIR AL MÍNIMO LOS RECURSOS USADOS PARA ALCANZAR LOS OBJETIVOS DE LA ORGANIZACIÓN.
  - B.- HACER LAS COSAS CORRECTAS.
  - C.- HACER LAS COSAS EFICIENTEMENTE.
  - D.- HACER LAS COSAS CON EFICACIA.
- 47.- **¿QUÉ ES LA "HABILIDAD CONCEPTUAL" EN LOS NIVELES Y HABILIDADES ADMINISTRATIVAS? (5439) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 19, PÁRRAFO 1.**
- A.- ES LA PERICIA PARA INTEGRAR TODAS LAS ACTIVIDADES Y LOS INTERESES DE UNA ORGANIZACIÓN.
  - B.- ES LA DESTREZA PARA COORDINAR E INTEGRAR A TODAS LAS PERSONAS DE LA ORGANIZACIÓN EN EL CUMPLIMIENTO DE LAS METAS.
  - C.- ES LA PERICIA PARA MANEJAR TODA UNA ORGANIZACIÓN.
  - D.- ES LA PERICIA PARA COORDINAR E INTEGRAR TODAS LAS ACTIVIDADES Y LOS INTERESES DE UNA ORGANIZACIÓN.

- 48.- **¿QUÉ ES LA "HABILIDAD HUMANISTA" EN LOS NIVELES Y HABILIDADES ADMINISTRATIVAS? (5438) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER-FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 19, PÁRRAFO 1.**
- A.- LA DESTREZA PARA INTEGRAR A OTROS, ENTENDERLOS Y MOTIVARLOS A TRABAJAR EN GRUPOS.
  - B.- LA PERICIA PARA INTEGRAR A TODOS LOS COMPONENTES DE UN GRUPO EN EL CUMPLIMIENTO DE LAS METAS.
  - C.- LA DESTREZA PARA TRABAJAR CON OTROS, ENTENDERLOS Y MOTIVARLOS, SEA EN FORMA INDIVIDUAL O EN GRUPOS.
  - D.- LA CAPACIDAD PARA ENTENDER LOS CONCEPTOS HUMANISTAS Y AMBIENTALES.
- 49.- **¿QUÉ ES LA "HABILIDAD TÉCNICA" EN LOS NIVELES Y HABILIDADES ADMINISTRATIVAS? (5437) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER-FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 19, PÁRRAFO 1.**
- A.- LA DESTREZA PARA UTILIZAR PROCEDIMIENTOS Y CONOCIMIENTOS.
  - B.- LA DESTREZA PARA USAR LOS PROCEDIMIENTOS, TÉCNICAS Y CONOCIMIENTOS DE UN CAMPO ESPECIALIZADO.
  - C.- ES LA PERICIA PARA COORDINAR LAS ACTIVIDADES DE LOS DEMÁS.
  - D.- LA DESTREZA PARA TRABAJAR CON OTROS, ENTENDERLOS Y MOTIVARLOS.
- 50.- **¿CUÁLES SON LAS FUNCIONES ESPECÍFICAS DE LA ADMINISTRACIÓN? (5436) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER-FREEMAN- GILBERT, CAP. 1, PÁGINA 11, PÁRRAFO 2.**
- A.- LA PLANIFICACIÓN - LA ORGANIZACIÓN - LA DIRECCIÓN - EL CONTROL.
  - B.- LA PLANIFICACIÓN - LA ÉTICA - LA CALIDAD - LA AUTORIDAD.
  - C.- LA ORGANIZACIÓN - LA DIRECCIÓN - EL CONTROL DEL MEDIO AMBIENTE - LAS METAS.
  - D.- LA PLANIFICACIÓN - LA ORGANIZACIÓN - LA DIRECCIÓN - LA ADMINISTRACIÓN.

- 51.- **¿QUÉ OTRO NOMBRE RECIBEN LOS GERENTES DE PRIMERA LÍNEA? (5435) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 17, PÁRRAFO 2.**
- A.- DIRECTOR DE PRODUCCIÓN.
  - B.- GERENTES DE ÁREAS.
  - C.- GERENTES GENERALES.
  - D.- SUPERVISORES.
- 52.- **¿QUÉ PROPUGNAN LOS LIBROS Y ARTICULOS DE "DEMING"? (5434) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 15, PÁRRAFO 1.**
- A.- UNA CRUZADA EN FAVOR DE LA PRODUCTIVIDAD.
  - B.- UNA SEPARACIÓN DE LOS PROCESOS ADMINISTRATIVOS.
  - C.- UNA CRUZADA EN FAVOR DE LA CALIDAD.
  - D.- UN REPLANTEAMIENTO DE LAS CUATRO FUNCIONES GENERALES.
- 53.- **¿CÓMO SE DESARROLLA EL PROCESO DE ADMINISTRAR CON RESPECTO A LAS CUATRO FUNCIONES? (5433) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 14, PÁRRAFO 1.**
- A.- COMO UN GRUPO DE FUNCIONES CORRELACIONADAS.
  - B.- COMO UN GRUPO DE FUNCIONES INTERRELACIONADAS.
  - C.- COMO UN GRUPO DE FUNCIONES LIGERAMENTE RELACIONADAS.
  - D.- COMO FUNCIONES INDEPENDIENTES.



- 54.- **¿QUÉ ELEMENTOS BÁSICOS ENTRAÑA LA FUNCIÓN DE "CONTROL"? (5432) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 13, PÁRRAFO 2.**
- A.- ESTABLECER ESTÁNDARES DE DESEMPEÑO, MEDIR LOS RESULTADOS PRESENTES.
  - B.- COMPARAR RESULTADOS. TOMAR MEDIDAS CORRECTIVAS PARA DETECTAR DESVIACIONES.
  - C.- TOMAR MEDIDAS ADMINISTRATIVAS.
  - D.- ESTABLECER ESTÁNDARES MEDIBLES, ESTABLECER UN PATRON DE MEDIDAS PRESENTES.
- 55.- **¿QUÉ ELEMENTOS INTANGIBLES SON FUNDAMENTALES PARA LAS ACTIVIDADES DE LA PLANIFICACIÓN, LA ORGANIZACIÓN, LA DIRECCIÓN Y EL CONTROL? (5431) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁG. 11, PÁRRAFO 6; PÁGINA 12, PÁRRAFO 3; PÁGINA 13, PÁRRAFO 3.**
- A.- LA PERCEPCIÓN Y LA EMPATÍA.
  - B.- LA RELACIÓN DE AMISTAD.
  - C.- LAS CORAZONADAS Y EL INSTINTO.
  - D.- LAS RELACIONES Y EL TIEMPO.
- 56.- **EN LA DIRECCIÓN, ¿QUÉ IMPLICA "DIRIGIR"? (5430) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER-FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 13, PÁRRAFO 1.**
- A.- MANDAR Y MOTIVAR A LOS EMPLEADOS.
  - B.- MANDAR, INFLUIR Y MOTIVAR A LOS EMPLEADOS.
  - C.- MANDAR, INFLUIR Y MOTIVAR A LOS EMPLEADOS PARA QUE REALICEN TAREAS ESENCIALES.
  - D.- MANDAR, INFLUIR Y MOTIVAR A LOS EMPLEADOS PARA QUE REALICEN CUALQUIER ACTIVIDAD EN BIÉN DE LA ORGANIZACIÓN.

- 57.- ¿QUÉ SIGNIFICA "ORGANIZAR"? (5429) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 12, PÁRRAFO 1.**
- A.- DAR A CONOCER LAS METAS Y LA ORGANIZACIÓN.
  - B.- ORDENAR Y DISTRIBUIR EL TRABAJO, LA AUTORIDAD Y LOS RECURSOS.
  - C.- DAR A CONOCER LOS OBJETIVOS DE LA ORGANIZACIÓN.
  - D.- PLANIFICAR, ORDENAR Y DISTRIBUIR EL TRABAJO Y LA AUTORIDAD.
- 58.- EN UNA ORGANIZACIÓN, ¿QUÉ SE DEBE ELEGIR EN EL PRIMER PASO DE LA PLANIFICACIÓN? (5428) REF.: ADMINISTRACIÓN, STONER- FREEMAN- GILBERT, PÁGINA 11, PÁRRAFO 5.**
- A.- LAS METAS.
  - B.- LOS COSTOS.
  - C.- LOS RECURSOS.
  - D.- LOS OBJETIVOS.

**Materia : CONEXIONES Y LINEAS DE FLUIDOS S.M.**

**Cantidad de Preguntas : 20**

- 1.- **¿A QUÉ PRESIÓN SE RECOMIENDA PROBAR, A LO MENOS, LAS MANGUERAS FLEXIBLES REPARADAS U OVERHAULEADAS? (6221) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-18, PÁRRAFO 6.**
  - A.- A 3 VECES LA PRESIÓN DEL SISTEMA.
  - B.- A 2 VECES LA PRESIÓN DEL SISTEMA.
  - C.- A 2,5 VECES LA PRESIÓN DEL SISTEMA.
  - D.- A 1,5 VECES LA PRESIÓN DEL SISTEMA.
  
- 2.- **¿QUÉ PUEDE PRODUCIR UN ACHAFLANADO MUY PEQUEÑO? (6220) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-5, PÁRRAFO 2.**
  - A.- UNA BUENA CONEXIÓN
  - B.- UN AJUSTE INCORRECTO.
  - C.- UN PUNTO DÉBIL.
  - D.- UNA CONEXIÓN DEFICIENTE.
  
- 3.- **¿A QUÉ ESTÁN SUJETAS LAS CONEXIONES DE LAS MANGUERAS?: (6219) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-22, PÁRRAFO 2.**
  - A.- AL FLUJO FRÍO. (COLD FLOW).
  - B.- AL FLUJO FRÍO. (COLD FLOW) O A UN PROCESO DE AJUSTE.
  - C.- A UN PROCESO DE AJUSTE.
  - D.- AL FLUJO FRÍO. (COLD FLOW) O A UN PROCESO DE DESGASTE.
  
- 4.- **¿A LO MENOS, CADA CUÁNTAS PULGADAS DEBE ESTAR AFIANZADA UNA MANGUERA FLEXIBLE?: (6218) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-21, PÁRRAFO 4.**
  - A.- CADA 24 PULGADAS.
  - B.- CADA 12 PULGADAS.
  - C.- CADA 30 PULGADAS.
  - D.- CADA 18 PULGADAS.

- 5.- **¿POR QUÉ NO SE DEBE PONER UN MATERIAL COMPUESTO EN LA CAÑERÍA AL CONECTARLA?: (6217) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-13, PÁRRAFO 3.**
- A.- PORQUE EVITA DAR EL APRIETE CORRECTO.
  - B.- PORQUE EVITA DAR EL TORQUE CORRECTO.
  - C.- PORQUE CON EL TIEMPO SE ENDURECE Y SE QUIEBRA.
  - D.- PORQUE EVITA EL CONTACTO DE METAL CON METAL.
- 6.- **¿QUÉ SUCEDE SI UN ABOCARDADO NO QUEDA HECHO APROPIADAMENTE?: (6216) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-5, PÁRRAFO 2.**
- A.- QUE SE PUEDE CORREGIR DANDO TORQUE ADICIONAL AL FITTING EN LA INSTALACIÓN.
  - B.- QUE SE DEBE CORREGIR DANDO TORQUE ADICIONAL EN LA INSTALACIÓN DEL FITTING.
  - C.- QUE NO SE PUEDE CORREGIR DANDO TORQUE ADICIONAL EN LA INSTALACIÓN DEL FITTING.
  - D.- QUE SE QUEBRARÁ AL INSTALAR EL FITTING.
- 7.- **¿PARA QUÉ DEBE EXTREMAR LAS PRECAUCIONES AL SACAR LAS REBABAS DE UN TUBO CORTADO?: (6215) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-3, PÁRRAFO 1.**
- A.- PARA ADELGAZAR LAS PAREDES DEL BORDE SOLO LO AUTORIZADO.
  - B.- PARA NO ADELGAZAR LAS PAREDES DE LA PUNTA CORTADA.
  - C.- PARA DEJAR EL ACHAFLANADO EN UN ÁNGULO DE 45 GRADOS.
  - D.- PARA DEJARLO LO MÁS SUAVE POSIBLE.
- 8.- **¿QUÉ LES SUCEDE A LAS MANGUERAS FLEXIBLES CUANDO SON PRESURIZADAS?: (6214) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-19, PÁRRAFO 3.**
- A.- SE CONTRAEN EN LARGO Y SE EXPANDEN EN DIÁMETRO.
  - B.- SE CONTRAEN EN DIÁMETRO Y SE EXPANDEN EN LARGO.
  - C.- SE CONTRAEN EN LARGO Y EN DIÁMETRO.
  - D.- SE EXPANDEN EN LARGO Y EN DIÁMETRO.

- 9.- **¿EN QUÉ TIPO DE INSPECCIONES SE DEBEN CHEQUEAR LAS MANGUERAS Y SUS ENSAMBLES?: (6213) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-18, PÁRRAFO 2.**
- A.- EN CADA INSPECCIÓN DE 50 HORAS.
  - B.- EN CADA INSPECCIÓN DE 100 HORAS.
  - C.- EN CADA INSPECCIÓN ANUAL.
  - D.- EN CADA INSPECCIÓN PERIÓDICA.
- 10.- **¿QUÉ UTILIZAN LAS LÍNEAS DE FLUIDOS MAYORES DE CUATRO PULGADAS DE DIÁMETRO, ALGUNAS DE ALTA TEMPERATURA Y/O ACEITE, PARA SU IDENTIFICACIÓN?: (6212) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-8, PÁRRAFO 5.**
- A.- TARJETA COLGANTE DE COBRE.
  - B.- ETIQUETA AUTO ADHESIVA.
  - C.- TARJETA COLGANTE DE ACERO.
  - D.- CINTAS AMARRADAS CON GOMA ELÁSTICA.
- 11.- **¿PARA QUÉ TEMPERATURAS Y PRESIONES ESTAN CAPACITADAS LAS MANGUERAS DE TEFLÓN?: (6211) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-18, PÁRRAFO 1.**
- A.- ALTAS TEMPERATURAS, ALTAS PRESIONES Y ALTO FLUJO.
  - B.- ALTAS TEMPERATURAS Y ALTAS PRESIONES.
  - C.- BAJAS TEMPERATURAS Y ALTAS PRESIONES.
  - D.- ALTAS TEMPERATURAS Y BAJAS PRESIONES.
- 12.- **¿CON QUÉ SE HACE EL ENSAYO DE SOBRE CARGA DE LAS MANGUERAS DE AIRE O INSTRUMENTOS?: (6210) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-18, PÁRRAFO 5.**
- A.- CON AIRE LIBRE DE ACEITE, SECO O NITRÓGENO.
  - B.- CON NITRÓGENO.
  - C.- CON AIRE LIBRE DE ACEITE, SECO.
  - D.- CON AIRE SECO O NITRÓGENO.

- 13.- **¿QUÉ COMPONENTE DE GOMA SINTÉTICA TIENE UNA EXCELENTE RESISTENCIA A LOS PRODUCTOS DEL PETRÓLEO?: (6209) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-17, PÁRRAFO 3.**
- A.- GOMA NATURAL.
  - B.- TEFLÓN.
  - C.- BUTYL.
  - D.- BUNA-N.
- 14.- **¿EN QUÉ RANGO DE PRESIONES SE USAN LOS FITTINGS MS NO ABOCARDADOS?: REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-10, PÁRRAFO 7.**
- A.- EN TODOS LOS RANGOS DE PRESIONES.
  - B.- EN PRESIONES BAJAS.
  - C.- EN PRESIONES ALTAS.
  - D.- EN PRESIONES MEDIAS.
- 15.- **¿CUÁNTO DEBE SER EL GIRO DE LAS CAÑERIAS DE ALUMINIO SIN ABOCARDADO?: (6207) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-7, PÁRRAFO 2.**
- A.- DE 1 1/2 A 2 GIROS.
  - B.- DE 1 A 1 1/16 GIROS.
  - C.- DE 1 1/16 A 1 1/2 GIROS.
  - D.- DE 1 A 2 GIROS.
- 16.- **¿CUÁNTOS SON LOS GRADOS DE LOS ABOCARDADOS DE LAS TUBERÍAS DE AERONAVES?: (6206) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-50, PÁRRAFO 3.**
- A.- 35 A 37 GRADOS.
  - B.- 37 A 45 GRADOS.
  - C.- 35 A 45 GRADOS.
  - D.- 30 A 40 GRADOS.

- 17.- **¿CUÁNTOS TIPOS DE ABOCARDADOS SE USAN EN CAÑERIAS DE AERONAVES? (6205) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-5, PÁRRAFO 2.**
- A.- 1.
  - B.- 4.
  - C.- 3.
  - D.- 2.
- 18.- **¿POR QUÉ NO SE PUEDEN USAR CAÑERIAS DE TITANEO EN EL SISTEMA DE OXIGENO?: (6204) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-1, PÁRRAFO 6.**
- A.- PORQUE EL TITANEO ES DEMASIADO LIVIANO.
  - B.- PORQUE EL TITANEO ES DEMASIADO PESADO.
  - C.- PORQUE EL OXIGENO REACCIONA CON EL TITANEO.
  - D.- PORQUE EL OXIGENO SE CONGELA CON EL TITANEO.
- 19.- **¿CUÁLES SON LAS CAUSAS MÁS PROBABLES DE QUE LAS TUBERÍAS SE REVIENTEN O SE QUIEBREN?: (6203) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-1, PÁRRAFO 2.**
- A.- TORQUE EXCESIVO - COLISIÓN - ESTIRAMIENTO EXCESIVO.
  - B.- EXCESIVA VIBRACIÓN - INSTALACIÓN INAPROPIADA - DAÑO CAUSADO POR COLISIÓN.
  - C.- EXCESIVA VIBRACIÓN - INSTALACIÓN INAPROPIADA - DAÑO CAUSADO POR CORROSIÓN.
  - D.- APRIETE EXCESIVO - INSTALACIÓN ADECUADA - TORQUE INADECUADO.
- 20.- **¿CUÁL ES EL LÍMITE DE UNA ABOLLADURA SI ESTA EN LA PARTE EXTERNA DE UN DOBLES?: (6202) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 7-15, PÁRRAFO 5.**
- A.- NO ES PERMISIBLE NINGUNA ABOLLADURA.
  - B.- 20 POR CIENTO DEL DIÁMETRO DE LA CAÑERIA.
  - C.- 20 POR CIENTO DEL ESPESOR DE LA CAÑERIA.
  - D.- 10 POR CIENTO DEL ESPESOR DE LA CAÑERIA.

**Materia : DIBUJOS Y DIAGRAMAS S.M.**

**Cantidad de Preguntas : 20**

- 1.- **¿CÓMO SE PRESENTA UN DIBUJO PICTÓRICO? (7016) REF.: FAA-H-8083-30. PÁGINA 2-11, PÁRRAFO 2.**
  - A.- CON DIMENSIONES MUY CLARAS.
  - B.- COMO UN GRÁFICO.
  - C.- EN VARIAS DIMENSIONES.
  - D.- COMO APARECE A LA VISTA.
  
- 2.- **¿CÓMO ES INDICADA LA DIMENSIÓN DE UN ÁNGULO? (7015) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-16, PÁRRAFO 5.**
  - A.- COLOCANDO EL GRADO DEL ÁNGULO EN SU VÉRTICE.
  - B.- COLOCANDO EL GRADO DEL ÁNGULO EN UN TRANSPORTADOR.
  - C.- COLOCANDO EL GRADO DEL ÁNGULO EN SU ARCO.
  - D.- MIDIENDO EL ÁNGULO CON UN COMPÁS.
  
- 3.- **¿CÓMO ES DADA LA DIMENSIÓN DE UN ARCO? (7014) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-16, PÁRRAFO 5.**
  - A.- EN TÉRMINOS DE PI.
  - B.- EN TÉRMINOS DE SU RADIO.
  - C.- EN TÉRMINOS DE SU DIÁMETRO.
  - D.- EN TÉRMINOS DE SU ARO.
  
- 4.- **¿CÓMO SON DISPUESTAS LAS DIMENSIONES Y LETRAS, PARA SER LEIDAS, EN LOS DIBUJOS? (7013) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-16, PÁRRAFO 5.**
  - A.- DE IZQUIERDA A DERECHA.
  - B.- DE DERECHA A IZQUIERDA.
  - C.- DE ARRIBA ABAJO.
  - D.- DE ABAJO A ARRIBA.



- 5.- **¿CÓMO SE REPRESENTAN, A MENUDO, LOS OBJETOS CUANDO SON SIMÉTRICOS, EL ESPACIO ES LIMITADO Y Y SE DEBEN PRESENTAR DOS VISTAS? (7012) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-9, PÁRRAFO 2.**
- A.- DOS DIBUJOS DE DOS MITADES.
  - B.- EN FORMA PARCIAL.
  - C.- EN TRES CUARTOS DE VISTA.
  - D.- EN MITAD DE VISTA.
- 6.- **¿PARA QUÉ ELEMENTOS, DE ESPESOR UNIFORME, SE UTILIZA COMUNMENTE UNA VISTA? (7011) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-9, PÁRRAFO 1.**
- A.- GOLILLAS, TUERCAS Y PERNOS.
  - B.- REMACHES, LÁMINAS Y ORIFICIOS.
  - C.- EMPAQUETADURAS, LAINAS Y PLACAS.
  - D.- SELLOS, GOLILLAS Y LAINAS.
- 7.- **¿CUÁNTAS SON LAS VISTAS MÁS COMUNES CON QUE SE PRESENTA UN DIBUJO? (7010) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-9, PÁRRAFO 1.**
- A.- DOS, TRES O CUATRO VISTAS.
  - B.- UNA, DOS O TRES VISTAS.
  - C.- TRES, CUATRO O CINCO VISTAS.
  - D.- CUATRO, CINCO O SEIS VISTAS.
- 8.- **¿QUÉ SÍMBOLOS SE PUEDEN UTILIZAR, EN VEZ DE NÚMEROS, EN EL SISTEMA DE NUMERACIÓN UNIVERSAL? (7009) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-5, PÁRRAFO 6.**
- A.- LETRAS.
  - B.- FIGURAS GEOMÉTRICAS.
  - C.- NO SE PUEDEN CAMBIAR LOS NÚMEROS.
  - D.- SIGNOS.

- 9.- **¿CUÁNTOS DÍGITOS UTILIZA EL SISTEMA DE NUMERACIÓN UNIVERSAL PARA LOS DIBUJOS? (7008) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-5, PÁRRAFO 6.**
- A.- OCHO O NUEVE.
  - B.- CUATRO O SIETE.
  - C.- CUATRO O CINCO.
  - D.- SEIS O SIETE.
- 10.- **GENERALMENTE ¿CON QUÉ ES ACOMPAÑADO UN DIBUJO DE ENSAMBLAJE? (7007) REF.:FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-2, PÁRRAFO 9.**
- A.- CON DIBUJOS DE PARTES MAYORES.
  - B.- CON EXPLICACIONES DETALLADAS.
  - C.- CON DIBUJOS DE DETALLE DE VARIAS PARTES.
  - D.- CON OTROS DIBUJOS DE ENSAMBLAJE.
- 11.- **¿CÓMO SON DADAS LAS DIMENSIONES CIRCULARES DE LAS PARTES?: (7006) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-16, PÁRRAFO 5.**
- A.- CENTÍMETROS.
  - B.- DIÁMETRO.
  - C.- RADIO Y DIÁMETRO.
  - D.- PULGADAS.
- 12.- **¿EN CUÁNTAS CLASES SE PUEDEN AGRUPAR LOS DIAGRAMAS QUE CONCERNEN A LOS MECÁNICOS DE AVIACIÓN?: (7005) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-11, PÁRRAFO 8.**
- A.- 4.
  - B.- 6.
  - C.- 2.
  - D.- 3.

- 13.- **¿EN QUÉ SON UTILIZADOS LOS DIBUJOS GRÁFICOS?: (7004) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-11, PÁRRAFO 2.**
- A.- EN REPARACIONES ESTRUCTURALES.
  - B.- EN MANTENIMIENTO, OVERHAUL, ALTERACIÓN MAYOR Y MENOR Y NÚMEROS DE PARTES.
  - C.- EN CATÁLOGOS, MANUALES Y PLANOS.
  - D.- EN MANTENIMIENTO, OVERHAUL Y NÚMEROS DE PARTES.
- 14.- **¿A QUÉ ES SIMILAR UN DIBUJO PICTÓRICO?: (7003) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-11, PÁRRAFO 2.**
- A.- A UNA FOTOGRAFÍA.
  - B.- A UNA ESTAMPA.
  - C.- A UN DIAGRAMA.
  - D.- A UN CUADRO.
- 15.- **¿QUÉ INFORMACIÓN INCLUYEN LOS DIBUJO DE INSTALACIÓN PARA LAS PARTES O PARA LOS CONJUNTOS?: (7002) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-3, PÁRRAFO 1.**
- A.- LA POSICIÓN DE ARMADO EN LA AERONAVE.
  - B.- LA POSICIÓN ANTES DE INSTALARLAS EN LA AERONAVE.
  - C.- LA POSICIÓN FINAL EN LA AERONAVE.
  - D.- LA POSICIÓN DESPUÉS DE PINTAR LAS PARTES.
- 16.- **¿QUÉ INFORMACIÓN NO FIGURA EN LOS DIBUJOS?: (7001) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-2, PÁRRAFO 6.**
- A.- FORMA.
  - B.- TORQUE.
  - C.- MATERIAL.
  - D.- MODELO.

- 17.- **¿CUÁLES SON LAS SEIS VISTAS POSIBLES DE UN OBJETO EN UNA PROYECCIÓN ORTOGONAL? (7000) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-7, PÁRRAFO 11.**
- A.- DELANTERO, TRASERO, SUPERIOR, INFERIOR, LADO DERECHO Y LADO IZQUIERDO.
  - B.- FRENTE, SUPERIOR, INTERIOR, ATRÁS, LADO DERECHO Y LADO IZQUIERDO.
  - C.- FRENTE, FUERA, INFERIOR, ATRÁS, LADO DERECHO Y LADO IZQUIERDO.
  - D.- DELANTERO, TRASERO, INTERMEDIO, EXTERNO, LADO DERECHO Y LADO IZQUIERDO.
- 18.- **¿CON RESPECTO A QUÉ UN DIAGRAMA ESQUEMÁTICO UBICA A UN COMPONENTE INDIVIDUAL EN LA AERONAVE?: (6999) REF.: AC 65-9A, PÁGINA 46, PÁRRAFO 6.**
- A.- CON RESPECTO AL CONJUNTO.
  - B.- CON RESPECTO COMPONENTE MENOR.
  - C.- CON RESPECTO AL COMPONENTE MAYOR.
  - D.- CON RESPECTO AL SISTEMA.
- 19.- **¿CUÁLES SON LOS MÉTODOS MÁS COMUNES PARA ILUSTRAR OBJETOS GRÁFICAMENTE?: (6998) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-7, PÁRRAFO 9.**
- A.- DETALLAR LAS VISTAS EN DIBUJOS OCTOGONALES.
  - B.- LOS DIBUJOS GRÁFICOS, LAS PROYECCIONES ORTOGRÁFICAS Y DIAGRAMAS Y BLOQUES.
  - C.- LOS DIBUJOS GRÁFICOS, LAS PROYECCIONES ORTOGRÁFICAS Y LOS DIAGRAMAS.
  - D.- LOS GRÁFICOS CUIDADOSAMENTE ELOBORADOS.

20.- **¿QUÉ REPRESENTA EL ACHURADO EN UN DIBUJO TÉCNICO?:  
(6997) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 2-17, PÁRRAFO 3.**

- A.- UNA PROYECCIÓN.
- B.- UNA VISTA EN CORTE.
- C.- UNA CARA PRINCIPAL.
- D.- UNA CARA NO VISIBLE.

**Materia : ELECTRICIDAD BÁSICA S.M.**

**Cantidad de Preguntas : 23**

- 1.- ¿CÓMO TRANSFORMA LA CORRIENTE ALTERNA EN CORRIENTE CONTÍNUA, UN RECTIFICADOR? (5679) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-105, PÁRRAFO 2.**

  - A.- LIMITANDO O REGULANDO LA DIRECCIÓN DEL FLUJO DE CORRIENTE.
  - B.- REGULANDO LA INTENSIDAD DE LA CORRIENTE.
  - C.- LIMITANDO O REGULANDO EL VOLTAJE DE SALIDA.
  - D.- CONTROLANDO LA TEMPERATURA DE TRABAJO.
  
- 2.- ¿PARA QUÉ SON UTILIZADOS PRINCIPALMENTE LOS TRANSISTORES? (5678) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-109, PÁRRAFO 2.**

  - A.- PARA DISCRIMINAR LAS SEÑALES Y CONTROLAR EL CONSUMO DE ENERGÍA.
  - B.- PARA ELIMINAR LAS INTERFERENCIAS Y LIMITAR EL CONSUMO.
  - C.- PARA AMPLIFICAR LAS SEÑALES Y CONTROLAR LA CORRIENTE.
  - D.- PARA AMPLIFICAR LA SEÑAL Y CONTROLAR LAS CORRIENTES.
  
- 3.- ¿POR QUÉ PROCESO SE CREA EL VOLTAJE EN LOS TRANSFORMADORES?: (5677) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-66, PÁRRAFO 7.**

  - A.- POR INDUCCIÓN PULSANTE.
  - B.- POR INDUCCIÓN MUTUA.
  - C.- POR INDUCCIÓN CONTÍNUA.
  - D.- POR CONTACTO DIRECTO.

- 4.- **¿CÓMO SE LLAMA LA ENERGÍA ELECTRICA REQUERIDA PARA MAGNERIZAR EL NÚCLEO DEL TRANSFORMADOR?: (5676) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-69, PÁRRAFO 4.**
- A.- PÉRDIDA POR HISTÉRESIS.
  - B.- PÉRDIDA POR INDUCCIÓN.
  - C.- PÉRDIDA POR CONVECCIÓN.
  - D.- PÉRDIDA PARÁSITA.
- 5.- **¿CUÁLES SON LAS DOS CLASES DE TRANSFORMADORES QUE EXISTEN? (5675) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-67, PÁRRAFO 1.**
- A.- DE CORRIENTE Y DE CICLOS.
  - B.- DE VOLTAJE Y DE FRECUENCIA.
  - C.- DE VOLTAJE Y DE POTENCIA.
  - D.- DE VOLTAJE Y DE CORRIENTE.
- 6.- **¿CÓMO SE LLAMA LA PROPIEDAD QUE TIENEN LAS BOBINAS DE Oponerse a cualquier cambio en la corriente?: (5674) REF.: FAA-H8083-30, PÁGINA 10-58, PÁRRAFO 1.**
- A.- RESISTENCIA.
  - B.- REACTANCIA.
  - C.- INDUCTANCIA.
  - D.- CAPACITANCIA.
- 7.- **¿EN QUÉ CAMPO ENCUENTRAN SU MAYOR APLICACIÓN LOS "SEMICONDUCTORES?: (5673) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-19, PÁRRAFO 1.**
- A.- EN EL CAMPO DE LOS REGULADORES DE VOLTAJE.
  - B.- EN EL CAMPO DE LOS TRANSISTORES.
  - C.- EN EL CAMPO DE LOS TRANSFORMADORES.
  - D.- EN EL CAMPO DE LOS ELECTROIMANES.

- 8.- **¿CUÁLES SON ALGUNAS DE LAS VENTAJAS AL USAR CORRIENTE ALTERNA EN VEZ DE CORRIENTE CONTÍNUA EN LAS AERONAVES?: (5672) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-44, PÁRRAFO 2.**
- A.- AHORRO EN PESO Y ESPACIO.
  - B.- MENOR VOLTAJE Y MENORES POSIBILIDADES DE ACCIDENTES.
  - C.- EQUIPOS MÁS MODERNO Y SIMPLES.
  - D.- MENOR EXIGENCIA DE CAPACITACIÓN DEL PERSONAL DE MANTENIMIENTO.
- 9.- **¿EN QUÉ TÉRMINOS ESTÁ DEFINIDA LA SENSIBILIDAD DE UN VOLTÍMETRO?: (5671) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-72, PÁRRAFO 7.**
- A.- EN TÉRMINOS DE CONSUMO POR VOLT.
  - B.- EN TÉRMINOS DE CALORIAS.
  - C.- EN TÉRMINOS DE RESISTENCIA POR AMPERES.
  - D.- EN TÉRMINOS DE RESISTENCIA POR VOLT.
- 10.- **¿CUÁLES SON ALGUNOS DE LOS FACTORES QUE REDUCEN LA VIDA DE UNA BATERÍA PLOMO-ÁCIDO?: (5670) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-92, PÁRRAFO 1.**
- A.- SOBRECARGA, USO PROLONGADO Y/O CARGA RÁPIDA.
  - B.- CARGA LENTA. USO PROLONGADO Y/O DESCARGA COMPLETA.
  - C.- SOBRECARGA, DERRAME DE MATERIAL ACTIVO Y/O CARGA O DESCARGA DEMASIADO RÁPIDA.
  - D.- BAJO NIVEL DE ELECTRÓLITO Y/O BAJO VOLTAJE.
- 11.- **¿QUÉ SUCEDE SI LA CORRIENTE ES AUMENTADA EN UN CONDUCTOR ELÉCTRICO?: (5669) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-12, PÁRRAFO 5.**
- A.- LAS LÍNEAS DE FUERZA DISMINUIRÁN.
  - B.- LAS LÍNEAS DE FUERZA AUMENTARÁN.
  - C.- LAS LÍNEAS DE FUERZA PERMANECEN INVARIABLES.
  - D.- LAS LÍNEAS DE FUERZA DESAPARECERÁN



- 12.- **¿QUÉ SE DEBE HACER PARA EVITAR QUE LOS INSTRUMENTOS SEAN AFECTADOS POR LAS LÍNEAS DE FUERZA?: (5668) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-10, PÁRRAFO 6.**
- A.- COLOCAR HIERRO DULCE EN LA CAJA DEL INSTRUMENTO.
  - B.- COLOCAR MATERIAL AISLANTE DE LÍNEAS DE FUERZA.
  - C.- COLOCAR HIERRO DULCE ALREDEDOR DE LA CAJA DEL INSTRUMENTO.
  - D.- INSTALAR LOS INSTRUMENTOS LEJOS DE MATERIALES MAGNÉTICOS.
- 13.- **¿CÓMO PUEDE SER, EN LA MAYORÍA DE LOS CASOS, LA RESISTENCIA DE UN POTENCIÓMETRO?: (5667) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-29, PÁRRAFO 1.**
- A.- IGUAL A LA RESISTENCIA DE LA CARGA.
  - B.- CASI IGUAL A LA RESISTENCIA DE LA CARGA.
  - C.- MUY POCAS VECES LA RESISTENCIA DE LA CARGA.
  - D.- VARIAS VECES LA RESISTENCIA DE LA CARGA.
- 14.- **¿EN QUÉ FORMA SE DISIPA LA ENERGÍA DE LA CORRIENTE QUE PASA POR UN POTENCIÓMETRO?: (5666) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-29, PÁRRAFO 1.**
- A.- EN FORMA DE POTENCIA.
  - B.- EN FORMA DE FUERZA.
  - C.- EN FORMA DE CALOR.
  - D.- EN FORMA DE RADIACIÓN.
- 15.- **¿CÓMO ES CONSIDERADO UN POTENCIÓMETRO?: (5665) REF.: FAA-H-8083-30. PÁGINA 10-28. PÁRRAFO 2.**
- A.- EN ELEMENTO DE DOS TERMINALES.
  - B.- UN ELEMENTO DE TRES TERMINALES.
  - C.- UN CONTROL TOTALMENTE SEGURO.
  - D.- UN AUMENTADOR DE VOLTAJE.

- 16.- **¿QUÉ SUCEDE CON LA RESISTENCIA TOTAL CUANDO VARIAS RESISTENCIAS DE UN CIRCUITO SON CONECTADAS EN PARALELO?: (5664) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-40, PÁRRAFO 5.**
- A.- LA RESISTENCIA TOTAL DISMINUYE.
  - B.- LA RESISTENCIA TOTAL AUMENTA.
  - C.- LA RESISTENCIA TOTAL ES IGUAL A LA SUMA DE TODAS LAS RESISTENCIA PARCIALES.
  - D.- LA RESISTENCIA TOTAL DESAPARECE.
- 17.- **¿QUÉ LEY DESCRIBE LA RELACIÓN EN LAS VARIACIONES ENTRE VOLTAJE, CORRIENTE Y RESISTENCIA?: (5663) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-35, PÁRRAFO 2.**
- A.- LA LEY DE FARADAY.
  - B.- LA LEY DE PASCAL.
  - C.- LA LEY DE KIRCHHOFF.
  - D.- LA LEY DE OHM.
- 18.- **¿QUÉ LEY DICE QUE SI LA RESISTENCIA ES REDUCIDA LA CORRIENTE AUMENTARÁ?: (5662) REF.: FAA-H-8083-30. PÁGINA 10-17. PÁRRAFO 7.**
- A.- LA LEY DE FARADAY.
  - B.- LA LEY DE PASCAL.
  - C.- LA LEY DE OHM.
  - D.- LA LEY DE KIRCHHOFF.
- 19.- **¿CUÁL ES LA FUNCIÓN DE UN OHMMETRO?: (5660) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-73, PÁRRAFO 3.**
- A.- MEDIR RESISTENCIA.
  - B.- MEDIR VOLTAJE.
  - C.- MEDIR POTENCIA.
  - D.- MEDIR AMPERES.

- 20.- **¿CÓMO DEBE SER CONECTADO EL AMPERÍMETRO CON EL ELEMENTO QUE VA A MEDIR?: (5659) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-72, PÁRRAFO 1.**
- A.- EN COMBINACIÓN CON EL VOLTÍMETRO.
  - B.- EN PARALELO.
  - C.- EN SERIE-PARALELO.
  - D.- EN SERIE.
- 21.- **¿CÓMO ES DEFINIDO EL "JOULE"?: (5658) REF.: JAA-H-8083-30, PÁGINA 10-23, PÁRRAFO 4.**
- A.- COMO NIVEL DEL ELECTROLITO.
  - B.- COMO CANTIDAD DE CELDAS DE UNA BATERÍA.
  - C.- COMO UNIDAD DE ENERGÍA.
  - D.- COMO TERMINAL POSITIVO.
- 22.- **¿CUÁLES SON LOS FACTORES QUE AFECTAN LA RESISTENCIA DE UN CONDUCTOR ELÉCTRICO?: (5657) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-19, PÁRRAFO 3.**
- A.- TIPO DE MATERIAL DEL CONDUCTOR, LARGO DEL BOBINADO, DIÁMETRO DEL CONDUCTOR Y TEMPERATURA AMBIENTE.
  - B.- TIPO DE MATERIAL DEL CONDUCTOR, LARGO DEL CONDUCTOR, DIÁMETRO DEL CONDUCTOR Y TEMPERATURA DEL CONDUCTOR.
  - C.- DIÁMETRO DEL CONDUCTOR, TEMPERATURA AMBIENTE, DISTANCIA ENTRE LOS SOPORTES Y TIPO DE AISLACIÓN.
  - D.- LARGO DEL CONDUCTOR, VELOCIDAD DEL GENERADOR, ALTURA DE INSTALACIÓN DEL CONDUCTOR Y TEMPERATURA DE ENTRADA AL CONDUCTOR.

23.- **¿QUÉ HECHO DETERMINA QUE UN TIPO DE CORRIENTE SE LLAME "CORRIENTE ESTÁTICA"? (5656) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 10-4, PÁRRAFO 4.**

A.- EL HECHO DE QUE LA CORRIENTE NO FLUYE.

B.- EL HECHO DE QUE LA CORRIENTE ES DE BAJA INTENSIDAD.

C.- EL HECHO DE QUE LA CORRIENTE SE PRODUCE CON ELEMENTOS AISLADORES.

D.- EL HECHO DE QUE LA CORRIENTE FLUYE LENTAMENTE.

**Materia : FACTORES HUMANOS (160) - (2011)**

**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 S.M.**

**Cantidad de Preguntas : 73**

- 1.- **EN LOS PRINCIPIOS BÁSICOS DE LA PRUEBA DE CORRIENTE EDDY '¿DE QUÉ DEPENDE LA MAGNITUD Y LA FASE DEL CAMPO CONTADOR? (7864) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-21, PÁRRAFO 2.**
  - A.- DE LA RECEPTIVIDAD Y COMPONENTES DE LA MUESTRA.
  - B.- DE LA RESISTENCIA Y PERMEABILIDAD DE LA MUESTRA.
  - C.- DE LA TEMPERATURA Y PORTE DE LA MUESTRA.
  - D.- DE LA CAPACIDAD DEL EQUIPO Y RESISTENCIA DE LA MUESTRA.
  
- 2.- **¿A QUÉ DISTANCIA, APROXIMADAMENTE, MAGNETIZAN EFECTIVAMENTE LOS SOLENOIDES? (7863) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-26, PÁRRAFO 6.**
  - A.- A TREINTA Y SEIS PULGADAS.
  - B.- A VEINTICUATRO PULGADAS.
  - C.- A SEIS PULGADAS.
  - D.- A DOCE PULGADAS.
  
- 3.- **¿QUÉ PODRÍA TAMBIEN DETECTAR UNA INSPECCIÓN PENETRANTE? (7862) REF.:FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-19, PÁRRAFO 2.**
  - A.- UNA FALLA ENTRE METALES UNIDOS.
  - B.- UNA CORROSIÓN INTERGRANULAR.
  - C.- UNA POROSIDAD INTERNA DEL METAL.
  - D.- UNA CONCENTRACIÓN DE ALGÚN ELEMENTO EXTRAÑO.

- 4.- **¿QUÉ SUCEDE CON LAS ALAS CUANDO LA AERONAVE ENCUENTRA CONDICIONES DE RAFAGAS DURANTE EL VUELO?: (7861) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-16, PÁRRAFO 5.**
- A.- AUMENTA LA SUSTENTACIÓN.
  - B.- EXCEDE LA CARGA ALAR NORMAL.
  - C.- DISMINUYE LA SUSTENTACIÓN.
  - D.- PIERDE LA CARGA ALAR.
- 5.- **¿QUÉ LUGAR DEL TREN DE ATERRIZAJE LE DARÁ UNA MEJOR INDICACIÓN DE UNA CONDICIÓN DE RÁFAGAS DE VIENTO EXCESIVAS? (7860) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-17, PÁRRAFO 2.**
- A.- AL INTERIOR DEL POZO DEL TREN.
  - B.- EN LOS PORTALONES DEL TREN.
  - C.- ALREDEDOR DEL POZO DEL TREN.
  - D.- EN LAS TAPAS DE INSPECCIÓN ALREDEDOR DEL TREN.
- 6.- **¿EN QUÉ LUGARES DE LA AERONAVE SE DEBE PONER MAYOR ÉNFASIS EN LAS INSPECCIONES, CUANDO ÉSTA VUELA EN UNA TURBULENCIA SEVERA? (7859) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-16, PÁRRAFO 6.**
- A.- EN LA RAIZ DEL ALA.
  - B.- EN LA PARTE SUPERIOR DEL ALA.
  - C.- EN LA PARTE INFERIOR DEL ALA.
  - D.- EN LA PARTE SUPERIOR E INFERIOR DEL ALA.

- 7.- **¿ENTRE QUÉ RANGOS VARIAN LAS INSPECCIONES DE ESTRUCTURAS Y MOTORES? (7858) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-1, PÁRRAFO 4.**
- A.- ENTRE INSPECCIONES DE LÍNEA E INSPECCIONES MAYORES.
  - B.- ENTRE INSPECCIONES DE TRANSITO E INSPECCIONES MAYORES.
  - C.- ENTRE INSPECCIONES DE PRE-VUELO E INSPECCIONES DETALLADAS.
  - D.- ENTRE INSPECCIONES DE 50 HORAS E INSPECCIONES DE OVERHAUL.
- 8.- **¿QUÉ ELEMENTOS SE PUEDEN UTILIZAR PARA UNA INSPECCIÓN VISUAL? (7857) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-18, PÁRRAFO 7.**
- A.- LUZ BRILLANTE, LUPA Y ESPEJO.
  - B.- LUPA, LENTES Y LINTERNA.
  - C.- TELESCOPIO, LENTES Y LINTERNA.
  - D.- LENTES Y BOROSCÓPIO
- 9.- **¿DE QUÉ ESTA COMPUESTA LA CORRIENTE EDDY? (7854) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-20, PÁRRAFO 5.**
- A.- DE ELECTRÓNES INDUCIDOS.
  - B.- DE ELECTRÓNES CONTROLADOS.
  - C.- DE ELECTRÓNES ELECTROMAGNÉTICOS.
  - D.- DE ELECTRONES LIBRES.
- 10.- **¿EN QUÉ RESULTA LA INTERACCIÓN DEL CAMPO DE CORRIENTE EDDY CON EL CAMPO ORIGINAL? (7853) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-21, PÁRRAFO 1.**
- A.- EN UN CAMBIO EN EL CONSUMO.
  - B.- UN CAMBIO DE INTENSIDAD.
  - C.- EN UN CAMBIO DE POTENCIA.
  - D.- EN UN CAMBIO DE FRECUENCIA.

- 11.- **¿CUÁL ES LA DIFERENCIA ENTRE EL SISTEMA DE RESONANCIA Y EL MÉTODO DE PULSO? (7838) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-22, PÁRRAFO 6.**
- A.- EN EL MÉTODO DE PULSO LA FRECUENCIA DE TRANSMISIÓN SE OBTIENE DEL SISTEMA DE RESONANCIA.
- B.- EN EL SISTEMA DE RESONANCIA LA FRECUENCIA DE TRANSMISIÓN ES REGULADA AUTOMÁTICAMENTE.
- C.- EN EL SISTEMA DE RESONANCIA LA FRECUENCIA DE TRANSMISIÓN PUEDE SER VARIADA CONTINUAMENTE.
- D.- EN EL MÉTODO DE PULSO LA FRECUENCIA DE TRANSMISIÓN PUEDE SER VARIADA CONTINUAMENTE.
- 12.- **¿QUÉ ES ALGO IMPORTANTE A CONSIDERAR, EN EL ANÁLISIS DE FALLA, EN LA INTERPRETACIÓN RADIOGRÁFICA? (7828) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-31, PÁRRAFO 12.**
- A.- EL TIPO DE MATERIAL RADIOGRAFIADO.
- B.- LA LOCALIZACIÓN DE LA GRIETA.
- C.- LA GEOMETRÍA DE LA GRIETA.
- D.- LA GEOMETRÍA DE LA PIEZA A INSPECCIONAR.
- 13.- **¿CÓMO SE LLAMA EL PROCESO RADIOGRÁFICO, CUANDO LA IMAGEN LATENTE EN UNA PELÍCULA ES HECHA VISIBLE PERMANENTEMENTE POR QUÍMICOS? (7825) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-31, PÁRRAFO 6.**
- A.- EXPOSICIÓN.
- B.- TOMA DE MUESTRA.
- C.- FOTOGRAFIADO QUÍMICO.
- D.- REVELADO.

- 14.- **¿CÓMO DEBE ESTAR LA PIEZA EN INSPECCIÓN Y LA UNIDAD DE BUSQUEDA, EN EL MÉTODO DE ULTRASONIDO POR INMERSIÓN? (7794) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-21, PÁRRAFO 4.**
- A.- DEPENDE DEL PORTE DE LA PIEZA Y DEL TIPO DE EQUIPO UTILIZADO.
- B.- LA PIEZA EN INSPECCIÓN SUMERGIDA Y LA UNIDAD DE BUSQUEDA FUERA DEL LÍQUIDO.
- C.- LA UNIDAD DE BUSQUEDA SUMERGIDA Y LA PIEZA EN INSPECCIÓN FUERA DEL LÍQUIDO.
- D.- AMBAS TOTALMENTE SUMERGIDAS EN AGUA U OTRO FLUÍDO AUTORIZADO.
- 15.- **¿A CUÁNTAS SUPERFICIES REQUIERE ACCESO UN INSTRUMENTO DE PRUEBA DE ULTRASONIDO? (7793) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-21, PÁRRAFO 4.**
- A.- A TODAS LAS SUPERFICIES QUE LA PIEZA EN PRUEBA TENGA.
- B.- A DOS SUPERFICIES.
- C.- A UNA SUPERFICIE.
- D.- A TRES SUPERFICIES.
- 16.- **¿QUÉ REPRESENTA, EN LA PANTALLA DE UN EQUIPO DE ULTRASONIDO DE ONDAS RECTAS, LA REFLEXIÓN ENTRE EL PULSO INICIAL Y LA PRIMERA REFLEXIÓN DE FONDO OBTENIDA DE UN MATERIAL? (7791) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-22, PÁRRAFO 4.**
- A.- EL ESPESOR DEL MATERIAL.
- B.- LA DENSIDAD DEL MATERIAL.
- C.- EL ÁNGULO DE ENTRADA DEL SONIDO AL MATERIAL.
- D.- LA RUGOSIDAD SUPERFICIAL DEL MATERIAL.

- 17.- **¿CÓMO SE LLAMA EL ELEMENTO QUE CONVIERTE LOS PULSOS EN ONDAS DE SÓNIDO? (7790) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-22, PÁRRAFO 3.**
- A.- SE LLAMA TRANSMISOR.
  - B.- SE LLAMA TRANSCCEPTOR.
  - C.- SE LLAMA CONDUCTOR.
  - D.- SE LLAMA TRANSDUCTOR.
- 18.- **¿QUÉ PUEDE PRODUCIR DESASTROZAS CONSECUENCIAS SI NO ES BIEN CUMPLIDO/A? (7783) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-31, PÁRRAFO 7.**
- A.- LA UTILIZACIÓN DE LA PELICULA INCORRECTA.
  - B.- EL REVELADO.
  - C.- EL TIEMPO DE EXPOSICIÓN.
  - D.- LA INTERPRETACIÓN RADIOGRÁFICA.
- 19.- **¿CUÁL ES EL PROCESO QUE DEBEN SEGUIR LAS IMÁGENES RADIOGRÁFICAS?: (7782) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-31, PÁRRAFO 6.**
- A.- DESARROLLO EN SOLUCIÓN QUÍMICA, BAÑO SUCIO, BAÑO LIMPIO Y LAVADO EN AGUA CLARA.
  - B.- REVELADO, BAÑO Y LAVADO EN AGUA.
  - C.- REVELADO EN SOLUCIÓN QUÍMICA, BAÑO ÁCIDO, BAÑO FIJADOR Y LAVADO EN AGUA CLARA.
  - D.- REVELADO EN SOLUCIÓN ÁCIDA, BAÑO QUÍMICO, BAÑO FIJADOR Y LAVADO EN AGUA DESTILADA.
- 20.- **¿A QUÉ ES DESTRUCTIVA LA RADIACIÓN DE RAYOS X Y LOS RADIOISÓTOPOS?: (7781) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-32, PÁRRAFO 4.**
- A.- A ALGUNAS ALEACIONES DE METALES.
  - B.- A LOS TEJIDOS VIVOS.
  - C.- A LOS MATERIALES COMPUESTOS.
  - D.- AL AGUA. PESADA.

- 21.- **¿CUÁL ES LA FASE MÁS IMPORTANTE DE LAS RADIOGRAFÍAS?: (7780) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-31, PÁRRAFO 7.**  
A.- LA INTERPRETACIÓN.  
B.- EL DESARROLLO.  
C.- EL LAVADO.  
D.- EL PROCESAMIENTO.
- 22.- **¿CUÁLES SON LOS TRES PASOS A SEGUIR EN UNA INSPECCIÓN POR RADIOGRAFÍA? (7775) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-31, PÁRRAFO 2.**  
A.- EVALUACION, PREPARACIÓN E INTERPRETACIÓN.  
B.- EXPOSICIÓN, PROCESO DE TOMA DE MUESTRAS E INTERPRETACIÓN.  
C.- EVALUACIÓN, PROCESO DE EXPOSICIÓN E INTERPRETACIÓN.  
D.- EXPOSICIÓN, PROCESO RADIOGRÁFICO E INTERPRETACIÓN.
- 23.- **¿QUÉ TIPO DE INFORMACIÓN DA ESTA AC EN LA INTERPRETACIÓN DE LAS RADIOGRAFÍAS?: (7772) REF.: FAA-H-8083, PÁGINA 8-31, PÁRRAFO 8.**  
A.- INFORMACIÓN ABREVIADA Y BÁSICA.  
B.- INFORMACIÓN DETALLADA Y FUNDAMENTAL.  
C.- INFORMACIÓN DE ÚLTIMA GENERACIÓN.  
D.- INFORMACIÓN RELEVANTE.
- 24.- **¿QUÉ DEBE TENER EL DEFECTO PARA QUE SEA DETECTADO EN UNA INSPECCIÓN CON TINTAS PENETRANTES?: (7760) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-19, PÁRRAFO 7.**  
A.- DEBE ESTAR LO SUFICIENTEMENTE INUNDADO DE TINTA.  
B.- DEBE ESTAR EN ALGÚN ÁNGULO DE LA PIEZA.  
C.- DEBE ESTAR LIMPIO Y LIBRE DE CONTAMINACIÓN.  
D.- DEBE ESTAR BIEN ABIERTO A LA SUPERFICIA.

- 25.- **¿EN QUÉ LUGAR SE PODRÍAN DETECTAR INDICACIONES FALSAS EN LA INSPECCIÓN CON TINTAS PENETRANTES?: (7759) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-20, PÁRRAFO 3.**
- A.- EN PARTES AJUSTADAS A PRESIÓN.
  - B.- EN PARTES AJUSTADAS A PRESIÓN, UNA A OTRA PIEZA.
  - C.- EN PARTES QUE HAN CUMPLIDO SU PERÍODO DE SERVICIO.
  - D.- EN PARTES DEMASIADO USADAS.
- 26.- **¿DE QUÉ COLOR APARECE LA INDICACIÓN, CUANDO SE HACE UNA INSPECCIÓN CON PENETRANTE FLUORESCENTE? (7757) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-19, PÁRRAFO 7.**
- A.- AMARILLO-VERDE BRILLANTE.
  - B.- ROJO.
  - C.- BLANCO.
  - D.- VIOLETA.
- 27.- **¿DE QUÉ COLOR APARECE LA INDICACIÓN, CUANDO EL REVELADOR SE SECA, EN UNA INSPECCIÓN CON REVELADOR TIPO PENETRANTE VISIBLE? (7757) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-19, PÁRRAFO 7.**
- A.- VERDE.
  - B.- VIOLETA.
  - C.- BLANCO.
  - D.- ROJO.
- 28.- **¿QUÉ HACE QUE EL INSPECTOR PUEDA DETECTAR TRIZADURAS EN LA INSPECCIÓN POR LÍQUIDO PENETRANTE?: (7756) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-19, PÁRRAFO 4.**
- A.- DESTACA LA PARTE QUE NO TIENE DEFECTO.
  - B.- HACE QUE EL DEFECTO SEA REFLECTANTE..
  - C.- AUMENTA LA VISIBILIDAD DEL DEFECTO.
  - D.- AGRANDA EL DEFECTO.



- 29.- **¿CUÁLES SON LOS DOS TIPOS DE TINTA UTILIZADAS EN LA INSPECCIÓN DE PENETRANTES? (7755) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-19, PÁRRAFO 4.**
- A.- FLUORESCENTE Y ACUOSO.
  - B.- FLUORESCENTE Y VISIBLE.
  - C.- FLUORESCENTE Y TRANSPARENTE.
  - D.- HÚMEDO Y SECO.
- 30.- **¿DEBIDO A QUÉ, LA LAMPARA DEL KIT DE TINTAS PENETRANTES, PUEDE SER UTILIZADA EN CASI TODAS LAS POSICIONES Y UBICACIONES?: (7754) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-19, PÁRRAFO 5.**
- A.- DEBIDO A SU PORTE.
  - B.- DEBIDO A LA INTENSIDAD DE LA LUZ.
  - C.- DEBIDO A SU FLEXIBILIDAD.
  - D.- DEBIDO A LA CORRIENTE QUE UTILIZA.
- 31.- **¿DE QUÉ COLORES SON LOS MEDIOS DE INDICACIÓN, EN UN PROCESO HÚMEDO DE INSPECCIÓN POR PARTÍCULAS MAGNÉTICAS? (7753) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-30, PÁRRAFO 2.**
- A.- BLANCO Y ROJO.
  - B.- NEGRO Y ROJO.
  - C.- ROJO Y GRIS.
  - D.- AZUL Y VIOLETA.

- 32.- **¿QUÉ CARACTERÍSTICA TIENEN LAS PIEZAS CROMADAS O NIQUELADAS? (7751) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-25, PÁRRAFO 13.**
- A.- QUE NO PERMITEN DESCUBRIR TRIZADURAS ABIERTAS A LA SUPERFICIE.
  - B.- QUE INTERFIEREN CON LA INDICACIÓN DE TRIZADURAS ABIERTAS A LA SUPERFICIE.
  - C.- QUE DAN UNA INDICACIÓN EQUIVOCADA DE LA MAGNITUD DE LA DISCONTINUIDAD.
  - D.- QUE NO INTERFIEREN CON LA INDICACIÓN DE TRIZADURAS ABIERTAS A LA SUPERFICIE.
- 33.- **¿CÓMO ES LA CONCENTRACIÓN DE PARTÍCULAS MAGNÉTICAS EN UNA FALLA QUE NO ESTÁ ABIERTA A LA SUPERFICIE, COMPARADA CON UNA FALLA ABIERTA A LA SUPERFICIE?: (7749) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-29, PÁRRAFO 3.**
- A.- MAYOR.
  - B.- MENOR.
  - C.- IGUAL.
  - D.- INDEFINIBLE.
- 34.- **¿QUÉ CORRIENTE DE MAGNETIZACIÓN UTILIZA UNA UNIDAD PORTÁTIL DE PARTÍCULAS MAGNÉTICAS?: (7748) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-29, PÁRRAFO 7.**
- A.- CORRIENTE ALTERNA Y CORRIENTE DIRECTA.
  - B.- CORRIENTE CONTÍNUA.
  - C.- CORRIENTE RESIDUAL.
  - D.- CORRIENTE MONOFÁSICA O TRIFÁSICA.

- 35.- **¿CUÁL ES UNA DE LAS CONSIDERACIONES IMPORTANTES, PARA UNA BUENA INTERPRETACIÓN DE LA INSPECCIÓN POR LÍQUIDOS PENETRANTES? (7436) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-19, PÁRRAFO 7.**
- A.- PERMITIR QUE EL LÍQUIDO PENETRE EN EL DEFECTO.
  - B.- LAVAR LA PIEZA PARA SACAR TODO EL LÍQUIDO PENETRANTE DEL DEFECTO.
  - C.- HACER UNA INSPECCIÓN CON OTRO MÉTODO APROBADO.
  - D.- PERMITIR SUFICIENTE TIEMPO PARA QUE EL LÍQUIDO PENETRE EN EL DEFECTO.
- 36.- **¿CUÁL ES LA PRIMERA CAUSA DE UNA INDICACIÓN FALSA?: (7434) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-20, PÁRRAFO 2.**
- A.- UN LAVADO CON AGUA DEMASIADO CALIENTE.
  - B.- UN LAVADO MUY POBRE.
  - C.- UN LAVADO CON PRODUCTOS NO RECOMENDADOS.
  - D.- UN LAVADO CON AGUA DEMASIADO FRÍA.
- 37.- **¿QUÉ INDICACIÓN DAN LAS PIEZAS O PARTES QUE SON UNIDAS UANQUE ESTEN PERFECTAMENTE AJUSTADAS?: (7433) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-20, PÁRRAFO 3.**
- A.- MUY REGULAR EN FORMA Y FIGURA.
  - B.- MUY IRREGULAR EN FORMA Y FIGURA.
  - C.- FÁCILMENTE DETECTABLE POR LA GRAN ACUMULACIÓN DE PENETRANTE.
  - D.- MUY REGULAR EN CANTIDAD Y PENETRACIÓN.
- 38.- **¿QUÉ PUEDE DETECTAR LA INSPECCIÓN CON LÍQUIDOS PENETRANTES? (7432) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-19, PÁRRAFO 2.**
- A.- DELAMINACIÓN.
  - B.- CORROSIÓN.
  - C.- DIFERENCIA DE MATERIAL.
  - D.- POROSIDAD.

- 39.- **¿QUÉ CUALIDAD DEL LÍQUIDO PENETRANTE INDICARÁ LA PROFUNDIDAD DEL DEFECTO? (7431) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-19, PÁRRAFO 8.**
- A.- EL ESPESOR.
  - B.- EL COLOR.
  - C.- EL BRILLO.
  - D.- LA CLARIDAD.
- 40.- **¿QUÉ DEBE HACER SI EN UNA INSPECCIÓN CON LÍQUIDOS PENETRANTES SE DA CUENTA QUE LA PIEZA ES SUSCEPTIBLE AL MAGNETISMO? (7430) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-19, PÁRRAFO 7.**
- A.- CONTINUAR CON EL PROCESO SI SE HACE CON LÍQUIDOS PENETRANTES VISIBLES.
  - B.- INSPECCIONARLA POR PARTÍCULAS MAGNÉTICAS.
  - C.- CONTINUAR CON EL PROCESO SI SE HACE CON LÍQUIDOS PENETRANTES FLUORESCENTES.
  - D.- INSPECCIONARLA POR ULTRASONIDO.
- 41.- **¿CUÁL ES EL PASO SIGUIENTE A LA APLICACIÓN DEL PENETRANTE, EN UNA INSPECCIÓN CON LÍQUIDOS PENETRANTES?: (7429) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-19, PÁRRAFO 6.**
- A.- REMOVER EL LÍQUIDO PENETRANTE DE LA SUPERFICIE.
  - B.- REMOVER EL LÍQUIDO PENETRANTE DE LA FALLA.
  - C.- INTERPRETAR.
  - D.- APLICAR REVELADOR.

- 42.- **¿CUÁL ES EL PROCEDIMIENTO MÁS SIMPLE PARA DESMAGNETIZAR UNA PIEZA? (6665) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-30, PÁRRAFO 7.**
- A.- USAR UNA BOBINA SOLENOIDE ENERGIZADA CON CORRIENTE DE ALTO VOLTAJE.
  - B.- USAR UNA BOBINA SOLENOIDE ENERGIZADA CON CORRIENTE CONTÍNUA.
  - C.- USAR UNA BOBINA SOLENOIDE ENERGIZADA POR CORRIENTE ALTERNA.
  - D.- USAR UN SOLENOIDE DESMAGNETIZADOR SIMPLE.
- 43.- **¿EN QUÉ PARTES EL MÉTODO DE BOBINA FLEXIBLE TAMBIÉN ES ÚTIL?: (6664) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-27, PÁRRAFO 1.**
- A.- EN PARTES REGULARES E IRREGULARES.
  - B.- EN PARTES GRANDES O DE FORMA IRREGULAR.
  - C.- EN PARTES PEQUEÑAS O DE REMOCIÓN FÁCIL.
  - D.- EN CUALQUIER TIPO DE PARTES.
- 44.- **¿DE QUÉ DEPENDE EL VALOR MÁXIMO DE FLUJO, EN UN MÉTODO DE MAGNETIZACIÓN?: (6663) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-27, PÁRRAFO 6.**
- A.- DE LA FUERZA MAGNÉTICA Y DE LA PERMEABILIDAD DEL MATERIAL.
  - B.- DE LA FUERZA MAGNÉTICA Y DE LA DUREZA DEL MATERIAL.
  - C.- DE LA PERMEABILIDAD DEL MATERIAL Y DE LA CORRIENTE APLICADA.
  - D.- DE LA INTENSIDAD DE LA FUERZA MAGNÉTICA Y DE LA PERMEABILIDAD DEL MATERIAL BASE DE LA ALEACIÓN.

- 45.- **¿CÓMO SE MAGNETIZAN LAS PIEZAS GRANDES EN UN MÉTODO DE MAGNETIZACIÓN LONGITUDINAL?: (6662) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-26, PÁRRAFO 5.**
- A.- MOVIENDO EL SOLENOIDE A LO LARGO DE LA PIEZA REPETIDAMENTE.
  - B.- CONECTANDO EL SOLENOIDE A LA PIEZA A MAGNETIZAR.
  - C.- DEJANDO EL SOLENOIDE EN UN EXTREMO DE LA PIEZA POR UN TIEMPO PROLONGADO.
  - D.- MOVIENDO EL SOLENOIDE A LO LARGO DE TODA LA PIEZA.
- 46.- **¿QUÉ CARACTERÍSTICA DEBE SER INCLUIDA EN LA OBSERVACIÓN CUIDADOSA DE LA INSPECCIÓN POR PARTÍCULAS MAGNÉTICAS?: (6661) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-27, PÁRRAFO 11.**
- A.- EL EQUIPAMIENTO UTILIZADO.
  - B.- LAS CONDICIONES DE LIMPIEZA DE LAS PARTES.
  - C.- EL PATRÓN DE LAS PARTÍCULAS MAGNÉTICAS.
  - D.- EL MÉTODO UTILIZADO.
- 47.- **¿QUÉ SON LAS INCLUSIONES (INCLUSIONS)? (6659) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-25, PÁRRAFO 7.**
- A.- MATERIAS EXTRAÑAS EN EL METAL.
  - B.- DISCONTINUIDADES DETECTABLES A SIMPLE VISTA.
  - C.- METAL DIFERENTE AL BÁSICO, EN UNA ALEACIÓN.
  - D.- METAL BASE AGLOMERADO EN UN LUGAR.
- 48.- **¿CUÁLES SON LOS TIPOS DE BOROSCÓPIOS QUE SE UTILIZAN EN LAS INSPECCIONES VISUALES?: (6271) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-18, PÁRRAFO 9.**
- A.- EL FLEXIBLE Y EL DE FIBRA ÓPTICA.
  - B.- EL TIPO RÍGIDO Y EL DE FIBRA ÓPTICA.
  - C.- EL DE LENTE RÍGIDO Y LENTE FLEXIBLE.
  - D.- EL DE LUZ BLANCA Y LUZ NEGRA.

- 49.- **¿CÓMO SE LLAMAN LOS DOS MÉTODOS DE PRUEBA POR ULTRASONIDO? (6270) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-21, PÁRRAFOS 5 Y 6.**
- A.- PRUEBA DE INMERSIÓN Y PRUEBA DE CONTACTO.
  - B.- PRUEBA DE PULSO Y PRUEBA DE TRANSMISIÓN.
  - C.- PRUEBA DE CAMPO Y PRUEBA DE ECO.
  - D.- PRUEBA DE RESONANCIA Y DE ONDAS.
- 50.- **¿DÓNDE SON UTILIZADAS LAS TÉCNICAS DE INSPECCIÓN POR RADIOGRAFÍAS?: (6269) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-31, PÁRRAFO 1.**
- A.- EN ESTRUCTURAS DE ALAS O MOTORES RECÍPROCOS.
  - B.- EN VIGAS DE ALAS Y SOPORTES DE MOTORES.
  - C.- EN TRENES DE ATERRIZAJE Y ALAS.
  - D.- EN ESTRUCTURAS DE FUSELAJE O MOTORES CON POCO O NADA DE DESMANTELAMIENTO.
- 51.- **¿QUÉ ES RECOMENDADO HACER PARA REMOVER TODAS LAS TRAZAS DE PENETRANTE? (6268) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-20, PÁRRAFO 2.**
- A.- LAVAR CON AGUA TIBIA Y BICARBONATO.
  - B.- LAVAR CON AGUA FRÍA Y BICARBONATO.
  - C.- DESGRASAR CON UN DESGRASADOR.
  - D.- DESMANCHADOR.
- 52.- **¿QUÉ SE DEBE HACER CUANDO UNA PIEZA INSPECCIONADA CON TINTA PENETRANTE NO HA SIDO LAVADA A LA PERFECCIÓN? (6267) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-20, PÁRRAFO 2.**
- A.- LA PIEZA DEBE SER REPROGRAMADA NUEVAMENTE.
  - B.- LA PIEZA DEBE SER REPROCESADA COMPLETAMENTE.
  - C.- DEBE LAVAR LA PIEZA QUE NO ESTÁ BIEN LAVADA.
  - D.- LA PIEZA NO PUEDE SER TRATADA NUEVAMENTE,

- 53.- **¿QUÉ CONTIENE EL KIT DE INSPECCIÓN PENETRANTE FLUORESCENTE? (6266) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-19, PÁRRAFO 5.**
- A.- UN CONJUNTO DE LUZ NEGRA, PENETRANTE, LIMPIADOR Y REVELADOR.
  - B.- UN CONJUNTO DE LUZ BLANCA, PENETRANTE, LIMPIADOR Y REVELADOR.
  - C.- UN CONJUNTO DE LUZ FLUORESCENTE, PENETRANTE, LIMPIADOR Y REVELADOR.
  - D.- UN CONJUNTO DE LUCES FLUORESCENTES, PENETRANTE, LIMPIADOR Y SECADOR.
- 54.- **¿CUÁL ES LA PRINCIPAL DESVENTAJA DE LA INSPECCIÓN POR TINTAS PENETRANTES? REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-19, PÁRRAFO 3.**
- A.- QUE EL MATERIAL DEBE SER POROSO.
  - B.- QUE LOS PRECIOS DE LOS MATERIALES SON EXCESIVAMENTE CAROS.
  - C.- QUE SE DEBE EFECTUAR EN UN LUGAR TOTALMENTE AISLADO.
  - D.- QUE EL DEFECTO DEBE ESTAR ABIERTO A LA SUPERFICIE.
- 55.- **¿QUÉ SUCEDE EN LAS PIEZAS CUBIERTAS CON CADMIO, COBRE, ESTAÑO Y ZINC EN UNA INSPECCIÓN POR PARTÍCULAS MAGNÉTICAS? (6264) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-23, PÁRRAFO 12.**
- A.- NO OCURRE NADA SI SE CUBREN CON PLÁSTICO.
  - B.- NO SE PUEDEN INSPECCIONAR CUALQUIERA SEA EL ESPESOR DE LA CAPA.
  - C.- NO INTERFIERE EN NADA SI LA CUBIERTA ES DELGADA.
  - D.- SE PUEDEN INSPECCIONAR AUNQUE LA DISCONTINUIDAD SEA INUSUALMENTE PEQUEÑA.



- 56.- **¿QUÉ PUEDEN PROVOCAR LA GRASA O LAS MATERIAS EXTRAÑAS EN UNA DISCONTINUIDAD DE UN MATERIAL QUE ESTÁ SIENDO INSPECCIONADO CON EL MÉTODO DE PARTÍCULAS MAGNÉTICAS? (6263) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-25, PÁRRAFO 2.**
- A.- QUE AYUDAN A IDENTIFICAR MÁS CLARAMENTE LA DISCONTINUIDAD.
  - B.- QUE DAN COMO RESULTADO UNA INDICACION IRRELEVANTE.
  - C.- QUE LAS DISCONTINUIDADES SE MUESTREN DEMASIADO DÉBILES.
  - D.- QUE RESALTAN DISCONTINUIDADES NO EXISTENTES.
- 57.- **¿QUÉ PROCESO DE INSPECCIÓN POR PARTÍCULAS MAGNÉTICAS ES EL MÁS COMUNMENTE UTILIZADO? (6262) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-24, PÁRRAFO 7.**
- A.- EL MÉTODO HÚMEDO.
  - B.- EL MÉTODO SECO.
  - C.- EL MÉTOD MIXTO LÍQUIDO Y SECO.
  - D.- EL MÉTODO COMPACTO.
- 58.- **¿CÓMO SE MUESTRAN LOS DEFECTOS MEDIANTE EL MÉTODO DE INSPECCIÓN POR PARTÍCULAS MAGNÉTICAS?: (6261) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-24, PÁRRAFO 6.**
- A.- EN FORMA, PORTE Y PROFUNDIDAD.
  - B.- EN FORMA Y PORTE LIGERAMENTE DEFINIDO.
  - C.- EN FORMA Y PORTE PRECISO.
  - D.- EN FORMA Y PORTE APROXIMADO.

- 59.- **¿EN QUÉ PUBLICACIÓN APARECE LA SIGUIENTE INFORMACIÓN: CAPACIDAD DE COMBUSTIBLE Y ACEITE, MOVIMIENTO DE LAS SUPERFICIES DE CONTROL, EQUIPAMIENTO REQUERIDO, TODOS LOS PESOS MÁXIMOS PERTINENTES? (6260) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-5, PÁRRAFO 1.**
- A.- EN EL SISTEMA ATA ESPECIFICACIÓN 100.
  - B.- EN EL MANUAL DE PESO Y BALANCE.
  - C.- EN LA HOJA DE DATOS DEL CERTIFICADO DE TIPO.
  - D.- EN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO.
- 60.- **¿QUÉ INCLUYEN LOS CONTENIDOS DE LAS AD's?: (6259) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-4, PÁRRAFO 8.**
- A.- DISEÑO DE CONFIGURACIONES Y LIMITACIONES DEL ELEMENTO AFECTADO.
  - B.- MODELO Y NÚMERO DE SERIE DEL ELEMENTO AFECTADO.
  - C.- TIEMPO ENTRE INSPECCIONES DEL ELEMENTO AFECTADO.
  - D.- CONFIGURACIÓN INTERNA Y EXTERNA, SI CORRESPONDE, DEL ELEMENTO AFECTADO.
- 61.- **¿EN QUÉ MANUAL APARECEN LOS REEMPLAZOS DE MATERIALES Y SUJETADORES (FASTENER)? (6258) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-4, PÁRRAFO 2.**
- A.- EN EL MANUAL DE REPARACIONES ESTRUCTURALES.
  - B.- EN EL CATÁLOGO DE PARTES.
  - C.- EN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO.
  - D.- EN EL MANUAL DE OVERHAUL.
- 62.- **¿EN QUÉ PUBLICACIÓN ESTÁN INCLUIDAS LAS INSPECCIONES NO DESTRUCTIVAS? (6257) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-4, PÁRRAFO 1.**
- A.- EN EL MANUAL DE OVERHAUL.
  - B.- EN LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD.
  - C.- EN LOS BOLETINES DE SERVICIO.
  - D.- EN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO.

- 63.- **¿QUÉ DEBE HACER SI DURANTE LA INSPECCIÓN, POR VOLAR EN TURBULENCIA SEVERA, ENCUENTRA LA PIEL ARRUGADA?: (6256) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-16, PÁRRAFO 6.**
- A.- CAMBIAR LA PIEL QUE ESTÁ ARRUGADA.
  - B.- COLOCAR SELLANTE SI HAY FILTRACIÓN DE COMBUSTIBLE.
  - C.- REMOVER UNOS POCOS REMACHES E INSPECCIONAR LOS OTROS RESTANTES.
  - D.- COLOCAR UN PARCHE PARA FUSELAR LA ZONA.
- 64.- **¿QUÉ DEBE EFECTUAR SI DETECTA DAÑOS EN LA AERONAVE, DESPUÉS DE UN ATERRIZAJE CON SOBRE PESO?: (6255) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-16, PÁRRAFO 4.**
- A.- UN SERVICIO DE AMORTIGUADORES.
  - B.- UNA INSPECCIÓN MÁS EXTENSIVA Y UN CHEQUEO DE ALINEAMIENTO.
  - C.- UN PESAJE Y CAMBIO DE NEUMÁTICOS.
  - D.- UN OVERHAUL AL TREN DE ATERRIZAJE.
- 65.- **¿CUÁL ES EL INDICIO MÁS CLARO DE QUE UNA AERONAVE TUBO UN ATERRIZAJE CON CARGA EXCESIVA (AERODINÁMICA O PESO)? (6254) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-16, PÁRRAFO 4.**
- A.- PIEL ARRUGADA EN LAS ALAS.
  - B.- NEUMÁTICOS GASTADOS EN FORMA ANORMAL.
  - C.- FRENOS EXCESIVAMENTE CALIENTES.
  - D.- AMORTIGUADORES DEL TREN EXCESIVAMENTE COMPRIMIDOS.
- 66.- **¿DE QUÉ DEPENDE EL ESTRÉS INDUCIDO DURANTE EL ATERRIZAJE?: (6253) REF.: FAA-H-8083.30, PÁGINA 8-16, PÁRRAFO 3.**
- A.- DE LA VELOCIDAD DEL VIENTO AL MOMENTO DEL IMPACTO.
  - B.- DE LA VELOCIDAD DE LA AERONAVE AL MOMENTO DEL IMPACTO.
  - C.- DE LA DISTRIBUCIÓN DE LA CARGA O PASAJEROS AL MOMENTO DEL ATERRIZAJE.
  - D.- DEL PESO Y DE LA SEVERIDAD DEL IMPACTO.

- 67.- **¿CUÁL, DE LO SIGUIENTE, NO ESTÁ INCLUIDO EN UN BOLETÍN DE SERVICIO?: (6252) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-3, PÁRRAFO 3.**
- A.- PROPÓSITO PARA EDITAR LA PUBLICACIÓN.
  - B.- NOMBRE DEL COMPONENTE, MOTOR O ESTRUCTURA APLICABLE.
  - C.- HERRAMIENTAS Y EQUIPO NECESARIO PARA EJECUTAR EL TRABAJO.
  - D.- H/H ESTIMADAS PARA EJECUTAR EL TRABAJO.
- 68.- **¿QUÉ INFORMACIÓN PROPORCIONAN LA BITACORA DE VUELO Y LOS REGISTROS DE MANTENIMIENTO DE UNA AERONAVE? (6251) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-1, PÁRRAFO 9.**
- A.- EL HISTORIAL COMPLETO DE LA OPERACIÓN DE LA AERONAVE.
  - B.- LA HISTORIA COMPLETA DEL MANTENIMIENTO Y LA OPERACIÓN DE LA AERONAVE.
  - C.- LA HISTORIA DE LOS SUCESOS DE TODOS LOS MODELOS.
  - D.- EL HISTORIAL DE LOS REGISTROS DEL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE.
- 69.- **¿QUÉ SE DEBE HACER ANTES DE LIMPIAR UNA AERONAVE, O PARTE DE ELLA, PARA UNA INSPECCIÓN? (6250) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-1, PÁRRAFO 8.**
- A.- TOMAR NOTA DE CUALQUIER EVIDENCIA DE FILTRACIONES.
  - B.- INSPECCIONAR VISUALMENTE TODA LA AERONAVE.
  - C.- CORRER MOTORES.
  - D.- PREPARAR EL PERSONAL, HERRAMIENTAS Y EQUIPOS AUXILIARES.

- 70.- **¿QUÉ SE DEBE HACER ANTES DE INICIAR UNA INSPECCIÓN? (6249) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-1, PÁRRAFO 8.**
- A.- LIMPIAR LA AERONAVE Y EL ESPACIO CIRCUNDANTE.
  - B.- DISTRIBUIR LAS DISCREPANCIAS AL PERSONAL DE MANTENIMIENTO.
  - C.- SOLICITAR EL PERSONAL QUE EFECTUARÁ LA INSPECCIÓN.
  - D.- LIMPIAR LA ESTRUCTURA DE LA AERONAVE Y REMOVER TODAS LAS TAPAS Y ACCESOS.
- 71.- **¿CÓMO SE CONSIDERA EL SISTEMA DE INSPECCIONES CALENDARIAS DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL MANEJO DEL MANTENIMIENTO?: (6248) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-1, PÁRRAFO 5.**
- A.- COMO UN SISTEMA CONVENIENTE.
  - B.- COMO UN SISTEMA ECONÓMICO.
  - C.- COMO UN SISTEMA EFICIENTE.
  - D.- COMO UN SISTEMA INMEJORABLE.
- 72.- **¿QUÉ ASEGURA LA AERONAVEGABILIDAD? (6247) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-1, PÁRRAFO 3.**
- A.- LAS INSPECCIONES CALENDARIAS E INSPECCIONES ANUALES.
  - B.- LAS INSPECCIONES PROGRAMADAS Y MANTENIMIENTO PREVENTIVO.
  - C.- EL MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CURATIVO.
  - D.- EL MANTENIMIENTO MENOR Y MAYOR.
- 73.- **¿QUÉ SE CONSIDERA COMO LA COLUMNA VERTEBRAL DE UN BUEN PROGRAMA DE MANTENIMIENTO? (6246) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 8-1, PÁRRAFO 2.**
- A.- LAS INSPECCIONES METICULOSAS Y REPETITIVAS.
  - B.- LAS INSPECCIONES PROGRAMADAS.
  - C.- LAS INSPECCIONES REGULARES Y PREVENTIVAS.
  - D.- LAS INSPECCIONES CALENDARIAS.

**Materia : HERRAMIENTAS S.M.**

**Cantidad de Preguntas : 20**

- 1.- ¿QUÉ TIPO DE TALADRO SE PUEDE USAR CUANDO PERFORA ORIFICIOS DE 1/4" O MENORES? (7055) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-12, PÁRRAFO 3.**

  - A.- DA LO MISMO CUALQUIER TALADRO.
  - B.- TALADRO ELÉCTRICO DE PEDESTAL.
  - C.- TALADRO NEUMÁTICO.
  - D.- TALADRO MANUAL.
  
- 2.- GENERALMENTE, ¿CUÁNTOS TIPOS DE BROCAS SE UTILIZAN EN AVIACIÓN?: (7054) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-12, PÁRRAFO 3.**

  - A.- 2
  - B.- 3
  - C.- 4
  - D.- 5
  
- 3.- ¿QUÉ TRATAMIENTO SE LES DA A LAS LIMAS DURANTE SU PROCESO DE FABRICACIÓN? (7053) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-10, PÁRRAFO 4.**

  - A.- ANODIZADO Y UN BAÑO QUÍMICO.
  - B.- ENDURECIMIENTO Y TEMPLADO.
  - C.- TEMPLADO EN FRÍO.
  - D.- ENDURECIMIENTO EN SALES.

- 4.- **¿QUÉ TIPO DE METAL PUEDE CORTAR UN CINCEL? (7052) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-9, PÁRRAFO 4.**
- A.- CUALQUIER METAL QUE SEA MÁS BLANDO QUE ÉL.
  - B.- CUALQUIER METAL, QUE YA SEA MÁS DURO O MÁS BLANCO QUE ÉL.
  - C.- SOLAMENTE ALUMINIO, ALAMBRE Y LÁMINAS DELGADAS DE COBRE.
  - D.- ALUMINIO Y HIERRO DULCE.
- 5.- **¿DE QUÉ METAL SON FABRICADOS LOS CINCELES? (7051) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-9, PÁRRAFO 4.**
- A.- DE TUNGSTENO.
  - B.- DE ACERO INOXIDABLE ENDURECIDO Y TEMPLADO.
  - C.- DE ACERO AL CARBONO.
  - D.- DE ACERO ENDURECIDO Y TEMPLADO.
- 6.- **¿DE CUANTOS CANTOS SON FABRICADAS, MAYORITARIAMENTE, LAS LLAVES DE CORONA? (7050) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-4, PÁRRAFO 8.**
- A.- DE DIECIOCHO CANTOS.
  - B.- DE OCHO CANTOS.
  - C.- DE DOCE CANTOS.
  - D.- DE SEIS CANTOS.
- 7.- **¿POR QUÉ NO SE DEBE UTILIZAR UN PUNTO CENTRO PARA REMOVER OBJETOS DE UN ORIFICIO? (7049) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-4, PÁRRAFO 5.**
- A.- PORQUE SE PUDE DAÑAR LA PUNTA.
  - B.- PORQUE SE PUEDE RESBALAR Y AGRANDAR EL ORIFICIO.
  - C.- PORQUE PUEDE DAÑAR EL OBJETO.
  - D.- PORQUE PUEDE DAÑARSE LAS MANOS.

- 8.- **¿PARA QUÉ SE UTILIZAN LOS PUNZONES?: (7048) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-3, PÁRRAFO 7.**
- A.- PARA MARCAR DONDE EMPEZAR A TALADRAR.
  - B.- PARA RAYAR Y MARCAR LAS LÁMINAS METÁLICAS.
  - C.- PARA INICIAR EL TALADRADO.
  - D.- REMOVER LOS REMACHES TALADRADOS.
- 9.- **¿QUÉ TIPO DE DESTORNILLADOR DEBE UTILIZAR CUANDO VAYA HA UTILIZAR UN DESTORNILLADOR COMÚN?: (7047) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-2, PÁRRAFO 1.**
- A.- CUALQUIERA QUE ESTE DISPONIBLE.
  - B.- EL QUE SE ACOMODE MEJOR A LA MANO DEL TRABAJADOR.
  - C.- UNO MEDIANO SIEMPRE QUE CALCE BIEN EN LA RANURA DEL TORNILLO.
  - D.- EL MÁS LARGO Y QUE CALCE BIEN EN LA RANURA DEL TORNILLO.
- 10.- **¿QUÉ ELEMENTOS NO SE DEBEN GOLPEAR CON LOS MARTILLOS BLANDOS PARA NO DAÑARLOS? (7046) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-1, PÁRRAFO 4.**
- A.- PLÁSTICOS DUROS, ALUMINIO O ACERO.
  - B.- DESTORNILLADORES, PUNZONES O TIRAFONDOS.
  - C.- CABEZAS DE PUNZONES, PERNOS O CLAVOS.
  - D.- TORNILLOS, CLAVOS O MATERIALES COMPUESTOS DUROS.
- 11.- **¿DE QUÉ ALEACIÓN SON FABRICADAS LAS BROCAS?: (7045) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-12, PÁRRAFO 6.**
- A.- DE ACERO INOXIDABLE O ACERO AL TUNGSTENO.
  - B.- DE ACERO AL CARBONO O ALEACIÓN DE ACERO DE ALTA VELOCIDAD.
  - C.- DE ACERO DE ALTA VELOCIDAD O ACERO CROMO VANADIO.
  - D.- DE ACERO AL CARBONO O ALEACIÓN DE ACERO DE VELOCIDAD REGULABLE.



- 12.- **¿QUÉ TIPO DE TALADRO ES PREFERIBLE USAR EN LUGARES DONDE HAY GASES INFLAMABLES? (7044) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-12, PÁRRAFO 4.**
- A.- NEUMÁTICO.
  - B.- ELÉCTRICO.
  - C.- MANUAL.
  - D.- CUALQUIERA QUE TENGA BUENA AISLACIÓN.
- 13.- **¿POR QUÉ LAS LIMAS DEBEN MANTENERSE EN UN LUGAR SECO? (7043) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-12, PÁRRAFO 1.**
- A.- PORQUE LA OXIDACIÓN CORROE LA PUNTA Y EL MANGO.
  - B.- PORQUE LA OXIDACIÓN DAÑA LOS BORDES Y LA PUNTA.
  - C.- PORQUE SI ESTAN MOJADAS SE DEBERÍAN SECAR ANTES DE USARLAS.
  - D.- PORQUE LA OXIDACIÓN CORROE LA PUNTA DE LOS DIENTES.
- 14.- **¿CUÁL ES LA ALEACIÓN MÁS UTILIZADA EN LA FABRICACIÓN DE LLAVES?: (7042) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-4, PÁRRAFO 7.**
- A.- ACERO INOXIDABLE CROMADO.
  - B.- HIERRO CROMO NÍCKEL.
  - C.- ACERO CROMO VANADIO.
  - D.- ACERO INOXIDABLE.
- 15.- **¿DE ACUERDO A QUÉ SE CLASIFICAN LOS PUNZONES SÓLIDOS?: (7041) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-3, PÁRRAFO 8.**
- A.- A LA FORMA DEL VÁSTAGO.
  - B.- A LA FORMA DE SU PUNTA.
  - C.- AL MATERIAL DEL CUAL ESTÁN FABRICADOS.
  - D.- A LA FORMA DE LA CABEZA.

- 16.- **¿QUÉ PRECAUCIONES DEBE TENER CON LOS ALICATES?: (7040) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-3, PÁRRAFO 6.**  
A.- NO UTILIZARLOS MÁS ALLA DE SU CAPACIDAD.  
B.- SE PUEDEN UTILIZAR PARA CUALQUIER TRABAJO.  
C.- SE DEBEN MANTENER LIMPIOS Y ORDENADOS.  
D.- LOS DE CORTE SE DEBEN AFILAR CONTINUAMENTE.
- 17.- **¿EN QUÉ PUEDE RESULTAR EL USO DE UN DESTORNILLADORES ERRONEO?: (7039) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-2, PÁRRAFO 4.**  
A.- EN RAYADURAS AL MATERIAL Y DAÑOS AL MECÁNICO.  
B.- EN DAÑOS A LA PINTURA Y A LA PROTECCIÓN ANTI-OXIDANTE.  
C.- EN DAÑOS AL DESTORNILLADOR Y A LA CABEZA DEL TORNILLO.  
D.- EN LA MUTILACIÓN DEL DESTORNILLADOR Y DE LA CABEZA DEL TORNILLO.
- 18.- **¿QUÉ PROBLEMA PUEDE PROVOCAR LA UTILIZACIÓN DE UN DESTORNILLADOR INADECUADO?: (7038) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-2, PÁRRAFO 1.**  
A.- QUE ELIMINE LA PROTECCIÓN ANTI-OXIDANTE DEL TORNILLO.  
B.- QUE DAÑE LA PLANCHA Y LA CABEZA DEL TORNILLO.  
C.- QUE RESBALE Y DAÑE LAS PARTES ADYACENTES.  
D.- QUE RESBALE Y DAÑE EL ANODIZADO.
- 19.- **¿CÓMO ES LA PUNTA DEL DESTORNILLADOR PHILLIPS?: (7037) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-2, PÁRRAFO 3.**  
A.- ESTRELLADA.  
B.- DESPUNTADA.  
C.- PLANA.  
D.- PUNTIAGUDA.

20.- ¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES VALORES REPRESENTA LA MÍNIMA GRADUACIÓN DE LA ESCALA VERNIER DE UN MICRÓMETRO? (7036) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-22, PÁRRAFO 8.

- A.- 0.001.
- B.- 0.01.
- C.- 0.0001.
- D.- 0.1.

**Materia** : LIMPIEZA Y CONTROL DE CORROSIÓN S.M.  
**Cantidad de Preguntas** : 40

- 1.- **¿QUÉ PROPORCIONA EL TRATAMIENTO "ALODIZADO"?: (7517) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-18, PÁRRAFO 8.**  
A.- PROPORCIONA RESISTENCIA A LA CORROSIÓN Y AUMENTA LAS CUALIDADES DE ADHERENCIA Y DE BRILLO DE LA PINTURA.  
B.- AUMENTA LAS CUALIDADES DE ADHERENCIA DE LA PINTURA.  
C.- PROPORCIONA RESISTENCIA A LA CORROSIÓN Y AUMENTA LAS CUALIDADES DE ADHERENCIA DE LA PINTURA.  
D.- PROPORCIONA RESISTENCIA A LA CORROSIÓN.
- 2.- **¿A QUÉ PROPORCIONA EXCELENTES RESULTADOS LA CAPA DE ANODIZADO?: (7516) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-16, PÁRRAFO 11.**  
A.- AL DESGASTE.  
B.- A LA CORROSIÓN.  
C.- A LOS CAMBIOS DE TEMPERATURA.  
D.- A LA DURABILIDAD.
- 3.- **¿QUÉ SIGNIFICA EL TÉRMINO "DESATENDIBLE" UTILIZADO EN LOS LÍMITES DE CORROSIÓN?: (7515) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-16, PÁRRAFO 11.**  
A.- QUE LA SUPERFICIE AFECTADA DEBE SER LIMPIADA, TRATADA Y PINTADA.  
B.- QUE LA SUPERFICIE AFECTADA DEBE SER MANTENIDA EN OBSERVACIÓN.  
C.- QUE LA SUPERFICIE AFECTADA DEBE SER LIMPIADA CONSTANTEMENTE.  
D.- QUE LA SUPERFICIE AFECTADA DEBE SER REPORTADA PARA LA PRÓXIMA INSPECCIÓN.

4.- **¿CUÁLES SON LOS CUATRO TIPOS DE DAÑOS EN LA CLASIFICACIÓN DE DAÑOS POR CORROSIÓN?: (7514) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-16, PÁRRAFO 10.**

A.- DAÑO DESATENDIBLE, DAÑO REPARABLE POR TRATAMIENTO QUÍMICO, DAÑO REPARABLE POR PARCHE Y DAÑO QUE NECESITA REEMPLAZO DE TODAS LAS PARTES.

B.- DAÑO DESATENDIBLE, DAÑO REPARABLE POR TRATAMIENTO QUÍMICO, DAÑO REPARABLE EN FORMA MANUAL Y DAÑO QUE NECESITA REEMPLAZO DE LAS PARTES.

C.- DAÑO DESPRECIABLE, DAÑO REPARABLE POR PARCHE, DAÑO REPARABLE POR TRATAMIENTO QUÍMICO Y DAÑO QUE NECESITA REEMPLAZO DE LAS PARTES.

D.- DAÑO DESATENDIBLE, DAÑO REPARABLE POR PARCHE, DAÑO REPARABLE POR INSERCIÓN Y DAÑO QUE NECESITA REEMPLAZO DE LAS PARTES.

5.- **¿CUÁL ES EL METAL MÁS QUÍMICAMENTE ACTIVO DE LOS UTILIZADOS EN AERONAVES?: (7513) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-15, PÁRRAFO 2.**

A.- EL CROMO.

B.- EL NIQUEL.

C.- EL MAGNESIO.

D.- EL ALUMINIO.

6.- **¿CUÁL ES EL METAL MÁS DIFÍCIL DE PROTEGER DE LOS UTILIZADOS EN AERONAVES?: (7512) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-15, PÁRRAFO 2.**

A.- EL COBRE.

B.- EL MAGNESIO.

C.- EL ACERO.

D.- EL NIQUEL.

- 7.- **¿QUÉ ACELERA LA RAPIDEZ CON QUE ACTÚA LA CORROSIÓN EN EL ALUMINIO?: (7511) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-13, PÁRRAFO 6.**
- A.- LA PRESENCIA DE SAL DISUELTA.
  - B.- LA FALTA DE MATERIAL AISLANTE.
  - C.- LA PRESENCIA DE AGUA DETENIDA.
  - D.- LA CIRCULACIÓN DE ELECTRICIDAD.
- 8.- **¿QUÉ ES LO QUE INFLUYE EN LA FRECUENCIA EN QUE UNA AERONAVE PUEDA SER MANTENIDA LIMPIA?: (7510) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-7, PÁRRAFO 4.**
- A.- UBICACIÓN GEOGRÁFICA, MODELO DE AERONAVE, CARACTERÍSTICAS DEL EXPLOTADOR Y TIPO DE OPERACIÓN.
  - B.- UBICACIÓN GEOGRÁFICA, EXPLOTADOR DE LA AERONAVE Y TIPO DE OPERACIÓN.
  - C.- UBICACIÓN GEOGRÁFICA, FABRICANTE DE LA AERONAVE Y TIPO DE OPERACIÓN.
  - D.- UBICACIÓN GEOGRÁFICA, MODELO DE AERONAVE Y TIPO DE OPERACIÓN.
- 9.- **¿QUÉ PUEDE HACER QUE SE FORME CORROSIÓN INTERGRANULAR EN UNA ESTRUCTURA DE ALEACIÓN?: (7509) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-5, PÁRRAFO 1.**
- A.- QUE LA ALEACIÓN NO SEA ADECUADA.
  - B.- QUE LA ALEACIÓN ESTE EXPUESTA A CAMBIOS CLIMÁTICOS.
  - C.- QUE LA ALEACIÓN NO SEA UNIFORME.
  - D.- QUE EL TEMPLADO DE LA ALEACIÓN NO SEA UNIFORME.
- 10.- **¿EN QUÉ COMPONENTE METÁLICO SE CONVIERTE EL METAL CORROIDO?: (7508) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-2, PÁRRAFO 1.**
- A.- EN ÓXIDO O HYDRÓXIDO.
  - B.- EN ÓXIDO, HYDRÓXIDO O SULFATO.
  - C.- EN ÓXIDO O SULFATO.
  - D.- EN ÓXIDO, HYDRÓXIDO, PERÓXIDO O SULFATO.

- 11.- **¿CÓMO SE CLASIFICA LA CORROSIÓN?: (7507) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-2, PÁRRAFO 1.**
- A.- COMO ATAQUE QUÍMICO DIRECTO Y ATAQUE ELECTROQUÍMICO.
  - B.- COMO SUAVE, MEDIANA Y SEVERA.
  - C.- COMO ELÉCTRICA, QUÍMICA Y FÍSICA.
  - D.- COMO SUPERFICIAL E INTERGRANULAR.
- 12.- **¿QUÉ ADVISORY CIRCULAR (AC) DEBEN CONSULTAR LOS SUPERVISORES E INSPECTORES DE MANTENIMIENTO PARA ESTUDIAR CON MÁS PROFUNDIDAD EL TEMA DE CORROSIÓN?: (7506) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-1, PÁRRAFO 3.**
- A.- AC 65-9A.
  - B.- AC 65-15A-
  - C.- AC 43 13-1B/2A.
  - D.- AC 43-4A.
- 13.- **¿CONTRA QUÉ DEBE SER LA BARRERA QUE SE DEBE COLOCAR A LAS ESTRUCTURAS METÁLICAS?: (7505) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-1, PÁRRAFO 1.**
- A.- CONTRA EL MEDIO AMBIENTE.
  - B.- CONTRA LOS GOLPES.
  - C.- CONTRA LA HUMEDAD.
  - D.- CONTRA EL FLUJO DE CORRIENTE.
- 14.- **¿QUÉ DEBE EVALUAR CUANDO ENCUENTRA CORROSIÓN INTERGRANULAR Y LA REMUEVE MECÁNICAMENTE?: (7504) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-15, PÁRRAFO 1.**
- A.- LA EXTENSIÓN DE LA PIEZA INVOLUCRADA.
  - B.- LA RESISTENCIA DE LA ESTRUCTURA REMANENTE.
  - C.- EL TIPO DE OXIDACIÓN ENCONTRADA.
  - D.- EL PROCEDIMIENTO QUE SE DEBE UTILIZAR PARA REMOVER LA CORROSIÓN.

- 15.- **¿CÓMO SE LLAMA EL CAMBIO QUE SUFRE EL METAL CUANDO ES ATACADO POR LA CORROSIÓN?: (7503) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-2, PÁRRAFO 1.**
- A.- CAMBIO ANÓDICO.
  - B.- CAMBIO CATÓDICO.
  - C.- CAMBIO CATASTRÓFICO.
  - D.- CAMBIO ESTRUCTURAL.
- 16.- **¿QUÉ PROCEDIMIENTO DEBE EFECTUAR CUANDO ENCUENTRA CORROSIÓN INTERGRANULAR? (7452) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-15, PÁRRAFO 1.**
- A.- REMOVER TODA EL ÁREA AFECTADA Y EVALUAR LA RESISTENCIA ESTRUCTURAL EN LOS COMPONENTES.
  - B.- REMOVER TODA LA PLANCHA AFECTADA Y EVALUAR LA RESISTENCIA ESTRUCTURAL EN LOS COMPONENTES.
  - C.- REMOVER SOLAMENTE LA PARTE CORROIDA Y EVALUAR LA RESISTENCIA.
  - D.- REMOVER TODA EL ÁREA AFECTADA Y EVALUAR LA RESISTENCIA DE LOS COMPONENTES ADYACENTES.
- 17.- **¿CÓMO SE PUEDE RESTAURAR PARCIALMENTE LA CAPA DE ANODIZADO? (7501) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-14, PÁRRAFO 2.**
- A.- CON UN TRATAMIENTO SUPERFICIAL FÍSICO.
  - B.- CON UN TRATAMIENTO SUPERFICIAL MECÁNICO.
  - C.- CON UNA PINTURA ESPECIAL.
  - D.- CON UN TRATAMIENTO SUPERFICIAL QUÍMICO.
- 18.- **¿QUÉ MATERIAL ES MÁS RESISTENTE A LA CORROSIÓN? (7500) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-13, PÁRRAFO 9.**
- A.- LA ALEACIÓN DE ALUMINIO Y ESTAÑO.
  - B.- LA ALEACIÓN DE ALUMINIO Y COBRE.
  - C.- EL ALUMINIO PURO.
  - D.- LA ALEACIÓN DE ALUMINIO Y MAGNESIO.



- 19.- **¿POR QUÉ EL AGUA SALADA ES UN GRAN PRODUCTOR DE CORROSIÓN ELECTROQUÍMICA? (7499) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-3, PÁRRAFO 5.**
- A.- PORQUE ES UN BUEN PRODUCTOR DE ELECTRICIDAD.
  - B.- PORQUE ES UN BUEN CONDUCTOR DE LA ELECTRICIDAD.
  - C.- PORQUE EL AGUA Y LA SAL COMBINADA CON LA ALEACIÓN DE ALUMINIO PRODUCE UNA REACCIÓN QUÍMICA.
  - D.- PORQUE AL ACUMULARSE SAL. EL METAL REACCIONA CON ÉSTA.
- 20.- **¿CÓMO APARECE LA CORROSIÓN EN LAS ALEACIONES DE ALUMINIO Y DE MAGNESIO? (7498) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-1, PÁRRAFO 6.**
- A.- COMO PICADURAS Y ATAQUE MICROGRÁFICO, A VECES COMBINADO CON DEPÓSITOS DE POLVO GRIS O BLANCO.
  - B.- SIEMPRE CON DEPÓSITOS DE POLVO GRIS O BLANCO.
  - C.- COMO PICADURAS Y CON DEPÓSITOS DE POLVO GRIS O CAFÉ.
  - D.- COMO PICADURAS Y ATAQUE MICROBIANO, A VECES COMBINADO CON DEPÓSITOS DE POLVO GRIS O CELESTE.
- 21.- **¿DÓNDE SE PUEDE PRODUCIR LA CORROSIÓN EN EL METAL? (7497) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-1, PÁRRAFO 4.**
- A.- SOLO INTERNAMENTE.
  - B.- SOLAMENTE EN LA SUPERFICIE.
  - C.- SOLAMENTE EN LAS PARTES EXPUESTAS A LOS LÍQUIDOS.
  - D.- INTERNAMENTE Y EN LA SUPERFICIE.

- 22.- **¿QUÉ INCLUYE EL PROCESO DE REPROTECCIÓN DE LA CORROSIÓN DE ALEACIONES DE MAGNESIO?: (5867) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-15, PÁRRAFO 2.**
- A.- INCLUYE LAVADO Y REPINTADO.
  - B.- INCLUYE TRATAMIENTO MANUAL Y QUÍMICO Y APLICACIÓN DE UNA NUEVA CAPA PROTECTORA.
  - C.- INCLUYE TRATAMIENTO QUÍMICO Y REAPLICACIÓN DE LA CAPA PROTECTORA.
  - D.- INCLUYE TRATAMIENTO QUÍMICO Y APLICACIÓN DE UNA CAPA DE PINTURA.
- 23.- **¿CUÁL ES UN GRAN INCONVENIENTE DE LA CORROSIÓN INTERGRANULAR?: (5866) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-6, PÁRRAFO 1.**
- A.- QUE ES MUY SEVERA DESDE EL PRINCIPIO.
  - B.- QUE ES MUY DIFÍCIL DE DETECTAR CUANDO SE INICIA.
  - C.- QUE ES MUY DIFÍCIL DE TRATAR UNA VEZ QUE SE HA FORMADO.
  - D.- QUE DEJA GRAN CANTIDAD DE RESIDUOS.
- 24.- **¿CUÁL DE LO SIGUIENTE DEBERÁ SER USADO PARA SACAR LA CORROSIÓN DE UNA SUPERFICIE DE ACERO DE ALTA RESISTENCIA? (5829) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-13, PÁRRAFO 3.**
- A.- LIJA DE ÓXIDO DE ALUMINIO DE GRANO ÁSPERO O FINO.
  - B.- LIJA DE ÓXIDO DE ALUMINIO DE GRANO GRANDE O PEQUEÑO.
  - C.- ALAMBRE SÓLIDO DE ALTA VELOCIDAD.
  - D.- ESCOBILLA DE ALAMBRE DE ACERO.

- 25.- **¿QUÉ SOLVENTE ES RECOMENDADO PARA LIMPIAR SUPERFICIES ANTES DE PINTARLAS?: (5828) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-23, PÁRRAFO 13.**
- A.- SOLVENTE LIMPIADOR SECO.
  - B.- AGUA Y JABÓN.
  - C.- PARAFINA.
  - D.- ALIPHATIC Y AROMATIC NAPHTHA.
- 26.- **¿QUÉ DEBE HACER SI HAY PÉRDIDA DE RESISTENCIA ESTRUCTURAL POR CAUSA DE LA CORROSIÓN?: (5827) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-15, PÁRRAFO 1.**
- A.- EVALUAR CON EL FABRICANTE, REPARAR Y/O REEMPLAZAR LA PARTE AFECTADA.
  - B.- EFECTUAR TRATAMIENTO QUÍMICO Y REPARAR O REEMPLAZAR LA PARTE AFECTADA.
  - C.- EVALUAR ANTES DE REPARAR O REEMPLAZAR LA PARTE AFECTADA.
  - D.- REPARAR O REEMPLAZAR LA PARTE AFECTADA.
- 27.- **¿QUÉ INCLUYE, TAMBIÉN, EL TRATAMIENTO DE REMOCIÓN DE CORROSIÓN EN EL ALUMINIO?: (5826) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-13, PÁRRAFO 8.**
- A.- LA ELIMINACIÓN POR MEDIOS QUÍMICOS.
  - B.- LA INHIBICIÓN POR MEDIOS QUÍMICOS.
  - C.- EL CONTROL POR MEDIOS QUÍMICOS.
  - D.- LA RESTAURACIÓN POR MEDIOS QUÍMICOS.
- 28.- **EN GENERAL, ¿CÓMO PUEDE SER TRATADA LA CORROSIÓN EN EL ALUMINIO COMPARADO CON LOS OTROS METALES UTILIZADOS EN AERONAVES?: (5825) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-13, PÁRRAFO 8.**
- A.- MÁS EFECTIVAMENTE TRATADA EN EL ALUMINIO.
  - B.- MENOS EFECTIVAMENTE TRATADA EN EL ALUMINIO.
  - C.- MÁS EFECTIVAMENTE TRATADA EN EL MAGNESIO.
  - D.- MÁS EFECTIVAMENTE TRATADA EN EL CROMO.

- 29.- **¿CON QUÉ PRODUCTO SE DEBEN TRATAR LAS SUPERFICIES DE ALUMINIO DESPINTURADAS?: (5824) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-14, PÁRRAFO 2.**
- A.- CON UNA SOLUCIÓN DE ÁCIDO SULFÚRICO.
  - B.- CON UNA SOLUCIÓN DE ÁCIDO CRÓMICO.
  - C.- CON UNA SOLUCIÓN AL 25% DE ÁCIDO CRÓMICO Y ÁCIDO SULFÚRICO.
  - D.- CON UNA SOLUCIÓN AL 10% DE ÁCIDO CRÓMICO Y ÁCIDO SULFÚRICO.
- 30.- **¿QUÉ SOLVENTE A BASE DE PETROLEO ES EL MÁS COMUNMENTE UTILIZADO PARA LA LIMPIEZA DE AERONAVES? (5823) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-23, PÁRRAFO 12.**
- A.- PARAFINA.
  - B.- ACETONA.
  - C.- SOLVENTE DE LIMPIEZA SECA.
  - D.- SOLVENTE DE LIMPIEZA HÚMEDA.
- 31.- **¿CON QUÉ SOLVENTE SE LIMPIAN SUPERFICIES METÁLICAS Y CINTAS DE PINTURA EN ÁREAS PEQUEÑAS?: (5822) REF.: FAA-H-8083, PÁGINA 6-24, PÁRRAFO 3.**
- A.- CON SOLVENTE LIMPIADOR SECO.
  - B.- CON METIL ETIL KETONA (MEK).
  - C.- CON AGUA CON JABÓN.
  - D.- CON PARAFINA.
- 32.- **¿CON QUÉ SE TRATA UN ÁREA CORROIDA DE ALEACIÓN DE MAGNESIO? (5821) REF.:FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-15, PÁRRAFO 4.**
- A.- CON UNA SOLUCIÓN DE ÁCIDO CRÓMICO.
  - B.- CON UNA SOLUCIÓN DE ÁCIDO BÓRICO.
  - C.- CON UN LUBRICANTE SINTÉTICO.
  - D.- ANODIZANDO LA SUPERFICIE.

- 33.- **¿QUÉ PRECAUCIONES DEBE TOMAR CUANDO EFECTÚA TRATAMIENTO A SUPERFICIES DE ALUMINIO SIN PINTAR? (5820) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-14, PÁRRAFO 1.**
- A.- NO REMOVER LA CAPA DE CERA.
  - B.- NO REMOVER LA CAPA DE ANODIZADO.
  - C.- LIJAR CON LA LIJA MÁS SUAVE.
  - D.- NO REMOVER LA CAPA DE ALCLAD.
- 34.- **¿CON QUÉ ELEMENTOS DEBE SER REMOVIDA LA CORROSIÓN EN ALEACIONES DE MAGNESIO?: (5819) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-19, PÁRRAFO 4.**
- A.- UNA ESCOBILLA DE LANA DE ALUMINUIO.
  - B.- ESCOBILLAS DE ACERO.
  - C.- UNA ESCOBILLA DE CERDA.
  - D.- UN ABRASIVO CARBORUNDUM.
- 35.- **¿QUÉ DEBE HACER CUANDO UN NEUMÁTICO ES CUBIERTO CON ACEITE O FLÚIDO HIDRÁULICO?: (5818) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-20, PÁRRAFO 8.**
- A.- LAVARLO CON MUCHO AGUA Y CON UNA SOLUCIÓN DE JABÓN SUAVE.
  - B.- LIMPIARLO CON UNA SOLUCIÓN DE AGUA Y JABÓN SUAVE.
  - C.- LIMPIARLO CON UN PAÑO MOJADO EN BENCINA SEGUIDO DE UN LAVADO CON AGUA Y JABÓN.
  - D.- LIMPIARLO CON UN PAÑO HUMEDECIDO CON ALCOHOL Y SECARLO CON UN PAÑO LIMPIO.
- 36.- **¿QUÉ SUCEDE CON LA CORROSIÓN DE METALES FERROSOS CUANDO SE REMUEVE SOLAMENTE CON EL MÉTODO DE PULIMENTO O ABRASIVO?: (5817) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-12, PÁRRAFO 1.**
- A.- NO SE PUEDE REMOVER COMPLETAMENTE.
  - B.- SE PUEDE REMOVER COMPLETAMENTE.
  - C.- SE DEBE PINTAR INMEDIATAMENTE DESPUÉS DEL PULIDO.
  - D.- SE DEBEN UTILIZAR PRODUCTOS ABRASIVOS SUAVE.

- 37.- **¿CUÁL ES EL MAYOR RESPONSABLE DE LA CORROSIÓN EN LAS AERONAVES?: (5816) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-4, PÁRRAFO 1**
- A.- LA FALTA DE ANODIZADO.
  - B.- LA FALTA DE LIMPIEZA.
  - C.- EL ATAQUE QUÍMICO.
  - D.- EL ATAQUE ELECTROQUÍMICO.
- 38.- **¿CUÁL EL EL PRIMER PUNTO DEL MANTENIMIENTO PREVENTIVO DE CORROSIÓN?: (5814) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-7, PÁRRAFO 5.**
- A.- LUBRICACIÓN PERIÓDICA.
  - B.- LIMPIEZA ADECUADA.
  - C.- PROTECCIÓN PERMANENTE.
  - D.- LAVADO FRECUENTE.
- 39.- **¿EN QUÉ CONDICIONES AMBIENTALES AUMENTA LA RAPIDEZ DEL ATAQUE DE LA CORROSIÓN ELECTROQUÍMICA?: (5813) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-7, PÁRRAFO 2.**
- A.- EN CLIMA HÚMEDO Y CALUROSO.
  - B.- EN CLIMA HÚMEDO Y FRÍO.
  - C.- EN CLIMA SECO Y CALUROSO.
  - D.- EN CLIMA SECO Y FRÍO.
- 40.- **¿CUÁLES SON LAS HERRAMIENTAS APROBADAS PARA LA LIMPIEZA DE SUPERFICIES ANODIZADAS CORROIDAS?: (5764) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 6-18, PÁRRAFO 6.**
- A.- LANA DE VIDRIO, BROCHA DE ALAMBRE DE ACERO Y BROCHA CON CERDAS DE FIBRA.
  - B.- LANA DE ALUMINIO, ESCOBILLA DE ALAMBRE DE ALUMINIO Y BROCHA CON CERDAS DE FIBRA.
  - C.- MATERIALES ABRASIVOS SEVEROS, LANA DE ALUMINIO Y LIJA.
  - D.- BROCHA DE ALAMBRE DE ACERO, LIJA Y MATERIALES ABRASIVOS.

**Materia : MATERIALES, PROCESOS Y FERRETERÍA S.M.**

**Cantidad de Preguntas : 61**

- 1.- **¿CUÁL ES EL REMACHE QUE SE UTILIZA PARA REMACHAR ESTRUCTURAS DE ALEACIÓN DE MAGNESIO?: () REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-56, PÁRRAFO 9.**
- A.- EL REMACHE 2024-T.
  - B.- EL REMACHE 2017-T.
  - C.- EL REMACHE 1100.
  - D.- EL REMACHE 5056.
- 2.- **¿QUÉ PROBLEMA ELIMINA EL TUBO TIRE-EMPUJE INSTALADO EN EL SISTEMA DE CONTROLES DE VUELO? () REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-78, PÁRRAFO 8.**
- A.- EL PROBLEMA DEL REEMPLAZO DE CABLES.
  - B.- EL PROBLEMA DE LA VARIACIÓN DE TEMPERATURA.
  - C.- EL PROBLEMA DE LA VARIACIÓN DE TENSIÓN.
  - D.- EL PROBLEMA DEL MANTENIMIENTO DE LOS CABLES.
- 3.- **¿QUÉ CARACTERÍSTICA TIENEN LAS GOLILLAS DE SEGURO A PRUEBA DE VIBRACIONES? () REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-50, PÁRRAFO 7.**
- A.- SON OCTOGONALES Y TIENEN PUNTAS PARA LEVANTAR EN LOS LADOS DE LAS TUERCAS.
  - B.- SON REDONDAS Y TIENEN ALETAS PARA LEVANTAR EN LOS LADOS DE LAS TUERCAS.
  - C.- SON REDONDAS Y TIENEN ALETAS PARA LEVANTAR ALREDEDOR DE TODA LA TUERCA.
  - D.- SON CUADRADAS Y TIENEN PROTUBERANCIAS PARA TRABAR LAS TUERCAS.

- 4.- **¿A QUÉ PUEDEN REEMPLAZAR LOS PERNOS DE SEGURO (LOCKBOLT) DE ALEACIÓN DE ALUMINIO? () REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-44, PÁRRAFO 5.**
- A.- A LOS REMACHES DE ALEACIÓN DE ALUMINIO HUECOS.
  - B.- A LOS REMACHES DE ALEACIÓN DE ALUMINIO SÓLIDOS.
  - C.- A LOS REMACHES DE ALEACIÓN DE ACERO SÓLIDOS.
  - D.- A LOS REMACHES DE ALEACIÓN DE ALUMINIO CIEGOS.
- 5.- **¿CÓMO SE LLAMA EL REMACHE QUE ESTÁ COMPUESTO DE TRES PIEZAS Y ES UN PERNO? () REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-43, PÁRRAFO 4.**
- A.- PERNO JO.
  - B.- PERNO DE SEGURIDAD.
  - C.- PERNO CLEVIS.
  - D.- PERNO DE PROPÓSITOS ESPECIALES.
- 6.- **¿POR QUÉ ALGUNOS REMACHES SE LLAMAN "REMACHES CIEGOS"? (7496) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-60, PÁRRAFO 5.**
- A.- PORQUE NO TIENEN NINGÚN ORIFICIO.
  - B.- PORQUE NO NECESITAN HERRAMIENTAS PARA FORMAR LA CABEZA DE TALLER.
  - C.- PORQUE SE INSTALAN DONDE LA CABEZA DE TALLER NO PUEDE SER VISTA.
  - D.- PORQUE LA CABEZA DE TALLER SE HACE SIN MIRAR.
- 7.- **¿A QUÉ ESFUERZO OFRECEN RESISTENCIA LOS REMACHES DE CABEZA REDONDA?: (7495) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-59, PÁRRAFO 4.**
- A.- A LA FLEXIÓN.
  - B.- A LA TENSIÓN.
  - C.- AL CORTE.
  - D.- A LA COMPRESIÓN.



- 8.- **CON RESPECTO A LA DUREZA ¿CÓMO ESTÁ CLASIFICADO EL REMACHE 1100 COMPUESTO DE 99,45% DE ALUMINIO PURO? (7494) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-56, PÁRRAFO 6.**
- A.- COMO MUY BLANDO.
  - B.- COMO MUY DURO.
  - C.- COMO USADO EN PARTES ESTRUCTURALES.
  - D.- COMO MEDIANO.
- 9.- **¿EN QUÉ DIFIEREN ALGUNOS TIPOS DE TORNILLOS ESTRUCTURALES DE LOS PERNOS ESTRUCTURALES? (7493) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-70, PÁRRAFO 2.**
- A.- SOLAMENTE EN LA CABEZA.
  - B.- EN LA ALEACIÓN.
  - C.- EN LA RESISTENCIA.
  - D.- SOLAMENTE EN EL ESTILO DE LA CABEZA.
- 10.- **¿PARA QUÉ SE DEBEN TORQUEAR TODAS LAS TUERCAS, PERNOS, PRISIONEROS Y TORNILLOS? (7492) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-53, PÁRRAFO 3.**
- A.- PARA DISTRIBUIR LAS CARGAS EN TODA LA ESTRUCTURA.
  - B.- PARA EVITAR QUE ALGUNAS PARTES SOPORTEN MAYORES ESFUERZOS QUE OTRAS.
  - C.- PARA DISTRIBUIR LAS CARGAS CON SEGURIDAD EN TODA LA ESTRUCTURA.
  - D.- PARA QUE LOS DESGASTES SE PRODUZCAN DE ACUERDO A LO PREVISTO.

- 11.- **¿QUÉ DEBE HACER CUANDO SE ENCUENTRA UN ORIFICIO ELONGADO O AGRANDADO EN MIEMBROS CRÍTICOS? (7491) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-51, PÁRRAFO 3.**
- A.- CONSEGUIR AUTORIZACIÓN DE LA DGAC, DEL FABRICANTE DEL MOTOR O DE LA AERONAVE ANTES DE PERFORAR A LA MEDIDA SUPERIOR SIGUIENTE.
  - B.- CONSEGUIR AUTORIZACIÓN DEL FABRICANTE DEL MOTOR O DE LA AERONAVE ANTES DE PERFORAR A LA MEDIDA SUPERIOR SIGUIENTE.
  - C.- AVISAR A INGENIERÍA, ESPERAR EL ESTUDIO Y LA ORDEN DE TRABAJO Y PROCEDER A PERFORAR.
  - D.- PERFORAR A LA MEDIDA INMEDIATAMENTE SUPERIOR E INSTALAR UN PERNO DE MAYOR RESISTENCIA.
- 12.- **¿EN QUÉ ÁREAS SE PUEDEN USAR GOLILLAS DE ALUMINIO Y DE ALEACIÓN DE ALUMINIO? (7490) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-50, PÁRRAFO 3.**
- A.- EN LAS ÁREAS DONDE EL FACTOR PRINCIPAL ES LA CORROSIÓN CAUSADA POR METALES DIFERENTES.
  - B.- EN ÁREAS DONDE EL FACTOR PRINCIPAL ES EL ESFUERZO DE COMPRESIÓN.
  - C.- EN ÁREAS DONDE EL FACTOR PRINCIPAL ES LA ALTA TEMPERATURA.
  - D.- EN LAS ÁREAS DONDE EL FACTOR PRINCIPAL ES EL ALARGAMIENTO.
- 13.- **¿QUÉ CONDICIÓN DEBEN CUMPLIR LOS PERNOS DE 5/16, O MÁS GRANDES, QUE TIENEN ORIFICIO PARA CHAVETA, PARA USAR TUERCAS DE AUTO-SEGURO? (7489) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-48, PÁRRAFO 4.**
- A.- QUE EL ORIFICIO DE LA CHAVETA ESTÉ ALINEADO CON LA TUERCA.
  - B.- QUE LA TUERCA DEJE LIBRE EL ORIFICIO DE LA CHAVETA.
  - C.- QUE EL PERNO TENGA HILO EN TODO EL VÁSTAGO.
  - D.- QUE EL ORIFICIO DE LA CHAVETA ESTÉ LIBRE DE REBABAS.

- 14.- **¿CUÁNDO SE DEBE REEMPLAZAR UNA TUERCA DE AUTO-SEGURO? (7488) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-48, PÁRRAFO 3.**  
A.- CUANDO SE GIRA COMPLETAMENTE CON LOS DEDOS.  
B.- CUANDO ESTÁ OXIDADA.  
C.- CUANDO SE PUEDE GIRAR CON LOS DEDOS.  
D.- CUANDO LOS HILOS ESTÁN DAÑADOS.
- 15.- **¿EN QUÉ LUGARES NO SE PUEDEN INSTALAR TUERCAS DE AUTO-SEGURO? (7487) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-46, PÁRRAFO 8.**  
A.- DONDE LA TUERCA O EL PERNO ESTÁ EXPUESTO AL FLUJO DE AIRE.  
B.- DONDE LA TUERCA O EL PERNO ESTÁN SUJETOS A ROTACIÓN.  
C.- DONDE LA TUERCA ESTÁ SOMETIDA A ALTAS TEMPERATURAS.  
D.- DONDE EL PERNO ESTÁ SOMETIDO A ESFUERZO DE CORTE.
- 16.- **¿EN QUÉ TIPO DE CARGAS AERODINÁMICAS SE PUEDEN INSTALAR PERNOS CLEVIS? (7486) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-43, PÁRRAFO 2.**  
A.- EN CARGAS DE CORTE.  
B.- EN CARGAS DE TENSIÓN.  
C.- EN CARGAS DE COMPRESIÓN.  
D.- EN CARGAS DE DOBLES.
- 17.- **¿QUÉ TIPO DE PERNOS NO SE PUEDEN USAR EN ESTRUCTURAS PRIMARIAS? (7485) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-41, PÁRRAFO 7.**  
A.- PERNOS DE ACERO N° 10-32 Y DE ALUMINIO MENORES A 1/4 DE PULGADA DE DIÁMETRO.  
B.- PERNOS DE ACERO Y DE ALUMINIO.  
C.- PERNOS AN, NAS Y MS.  
D.- PERNOS DE ACERO MENORES A N° 10-32 Y DE ALEACIÓN DE ALUMINIO MENORES A 1/4 DE PULGADA DE DIÁMETRO.

- 18.- **¿CÓMO SON CLASIFICADOS LOS HILOS DE LOS SUJETADORES? (7484) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-41, PÁRRAFO 1.**  
A.- POR EL NÚMERO Y POR EL AJUSTE DE LOS HILOS.  
B.- POR EL NÚMERO DE HILOS.  
C.- POR EL NÚMERO DE HILOS QUE GIRAN EN UNA PULGADA DE LARGO.  
D.- POR EL AJUSTE DE LOS HILOS.
- 19.- **¿CÓMO SE IDENTIFICAN LOS ELEMENTOS DE FERRETERÍA? (7483) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-39, PÁRRAFO 13.**  
A.- POR UN NÚMERO DE FABRICACIÓN O POR NOMBRE CORRELATIVO.  
B.- POR UN NÚMERO DE ESPECIFICACIÓN O POR NOMBRE DE MARCA.  
C.- POR MARCAS IMPRESAS EN ALGUNA PARTE DEL ELEMENTO.  
D.- POR NÚMEROS Y LETRAS DESIGNADAS POR EL FABRICANTE.
- 20.- **¿QUÉ INDICA LAS MARCAS EN LA CABEZA DE LOS REMACHES? (7447) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-59, PÁRRAFO 10.**  
A.- EL TEMPLADO QUE REQUIERE.  
B.- EL MATERIAL DE FABRICACIÓN Y SU RESISTENCIA.  
C.- LAS HERRAMIENTAS CON LAS CUALES PUEDE SER TRABAJADO.  
D.- LOS REMACHES NO TIENEN MARCAS.
- 21.- **¿CUÁL ES EL LARGO DEL REMACHE AN426DD6-5? (7446) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-60, PÁRRAFO 3.**  
A.- 5/16 DE PULGADA.  
B.- 5/16 DE PULGADA, EXCLUYENDO LA CABEZA.  
C.- 5/32 DE PULGADA, EXCLUYENDO LA CABEZA.  
D.- 5/64 DE PULGADA.

- 22.- **¿EN QUÉ PROPORCIÓN SE AGREGA EL COBRE EN UNA ALEACIÓN DE ALUMINIO? (7444) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-8, FIGURA 5-4.**
- A.- 1 AL 3 %.
  - B.- 5 AL 15 %.
  - C.- 0,25 AL 5,5 %.
  - D.- 0,3 AL 2,5 %.
- 23.- **¿QUÉ REMACHES NECESITAN SER TRATADOS TÉRMICAMENTE ANTES DE SU INSTALACIÓN? (7443) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-58, FIGURA 5-37.**
- A.- 1100 Y 7075.
  - B.- 2024T Y 2017T.
  - C.- 2117T Y 5056T.
  - D.- 2017T-HD Y ACERO AL CARBONO.
- 24.- **¿QUÉ SE LES DEBE HACER A LOS REMACHES DD ANTES DE INSTALARLOS? (7442) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-58, FIGURA 5-37.**
- A.- SE LES DEBE HACER TRATAMIENTO TÉRMICO.
  - B.- SE LES PUEDE HACER TRATAMIENTO TÉRMICO.
  - C.- NO NECESITAN TRATAMIENTO TÉRMICO ANTES DE SER INSTALADOS.
  - D.- SE LES DEBE HACER UN TRATAMIENTO IGUAL QUE A TODOS LOS REMACHES.
- 25.- **¿QUÉ SE DEBE HACER SI RETIRA DEL REFRIGERADOR MÁS REMACHES DE LOS QUE PUEDE TRABAJAR EN 15 MINUTOS?: (5868) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-57, PÁRRAFO 7.**
- A.- DESECHARLOS.
  - B.- COLOCARLOS EN UN RECIPIENTE JUNTO A LOS QUE SE ESTÁN TRABAJANDO Y A TODOS REPETIRLES EL TRATAMIENTO TÉRMICO.
  - C.- COLOCARLOS DE NUEVO EN EL REFRIGERADOR.
  - D.- COLOCARLOS EN UN RECIPIENTE SEPARADO Y ALMACENARLOS PARA REPETIR EL TRATAMIENTO TÉRMICO.

- 26.- **¿QUÉ IDENTIFICAN LOS COLORES EN LOS REMACHES?: (5865) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-59, PÁRRAFO 4.**  
A.- LA CAPA DE LA SUPERFICIE PROTECTORA DEL FABRICANTE.  
B.- LAS DIMENSIONES DEL REMACHE.  
C.- LOS DIFERENTES USOS QUE PUEDE TENER EL REMACHE.  
D.- LAS CARACTERÍSTICAS DEL FABRICANTES.
- 27.- **¿CUÁL ES EL REMACHE MÁS UTILIZADO PARA REMACHAR ESTRUCTURAS DE ALEACIÓN DE ALUMINIO?: (5864) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-56, PÁRRAFO 7.**  
A.- EL REMACHE 5052.  
B.- EL REMACHE 2024-T.  
C.- EL REMACHE 1100.  
D.- EL REMACHE 2117-T.
- 28.- **¿CÓMO PUEDEN SER TAMBIEN UTILIZADOS LOS TORNILLOS ESTRUCTURALES?: (5863) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-70, PÁRRAFO 4.**  
A.- PUEDEN REEMPLAZAR A CUALQUIER PERNO.  
B.- PUEDEN SER UTILIZADOS COMO PERNOS ESPECIALES.  
C.- PUEDEN SER UTILIZADOS COMO PERNOS ESTRUCTURALES.  
D.- PUEDEN SER UNA ALTERNATIVA CUANDO NO HAY PERNOS ESTRUCTURALES EN EXISTENCIA.
- 29.- **¿EN QUÉ CASOS DE ORIFICIOS ELONGADOS O AGRANDADOS SE PUEDE TALADRAR A LA MEDIDA SIGUIENTE?: (5862) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-51, PÁRRAFO 3.**  
A.- CUANDO LOS MIEMBROS INVOLUCRADOS SON MIEMBROS CRÍTICOS.  
B.- CUANDO LOS MIEMBROS INVOLUCRADOS NO SON MIEMBROS CRÍTICOS.  
C.- CUANDO LOS MIEMBROS INVOLUCRADOS NO TIENEN OTRA DEFORMACIÓN.  
D.- CUANDO LOS MIEMBROS INVOLUCRADOS ESTÁN SIN CORROSIÓN.

- 30.- **¿CUÁNDO SE PUEDEN USAR TUERCAS DE AUTO SEGURO EN MOTORES Y ACCESORIOS? (5861) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-48, PÁRRAFO 4.**
- A.- CUANDO ESTÁ ESPECIFICADO POR EL FABRICANTE DEL MOTOR.
  - B.- CUANDO LA TEMPERATURA ES MENOR DE 250° F EN EL LUGAR DONDE SE VA A INSTALAR LA TUERCA.
  - C.- CUANDO ESTÁ ESPECIFICADO POR EL FABRICANTE DE LA AERONAVE.
  - D.- CUANDO LO AUTORIZA LA FAA.
- 31.- **¿POR QUÉ NO SE DEBEN USAR TUERCAS CON SEGURO DE FIBRA EN LUGARES DONDE LA TEMPERATURA SEA MAYOR DE 250° F? (5860) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-48, PÁRRAFO 4.**
- A.- PORQUE LA TUERCA SE SUELTA.
  - B.- PORQUE LA FIBRA SE QUEMA.
  - C.- PORQUE LA FIBRA HACE QUE LA TUERCA SE AGRIPE.
  - D.- PORQUE LA EFECTIVIDAD DE LA ACCIÓN DE AUTO SEGURO SE PIERDE.
- 32.- **¿CUÁLES SON LAS TUERCAS QUE ESTÁN DISEÑADAS PARA SOPORTAR GRANDES CARGAS TENSIONALES?: (5859) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-46, PÁRRAFO 3.**
- A.- SON LAS TUERCAS NAS 310 Y SA 340.
  - B.- SON LAS TUERCAS AN 320 Y MS 350.
  - C.- SON LAS TUERCAS AN 315 Y AN 335.
  - D.- SON LAS TUERCAS AN 531 Y AN 533.

- 33.- **¿CÓMO SON LOS PERNOS DE SEGURO COMPARADOS CON LOS PERNOS Y TUERCAS?: (5858) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-43, PÁRRAFO 2.**
- A.- EL PERNO DE SEGURO ES TAN FÁCIL DE REMOVER COMO EL RESTO DE LOS PERNOS Y TUERCAS.
  - B.- EL PERNO DE SEGURO NO ES TAN FÁCIL DE REMOVER COMO EL RESTO DE LOS PERNOS Y TUERCAS.
  - C.- AMBOS TIPOS DE PERNOS UTILIZAN LAS MISMAS HERRAMIENTAS PARA LA INSTALACIÓN Y LA REMOCIÓN.
  - D.- EL PERNO DE SEGURO SE INSTALA POR UNA SOLA VEZ.
- 34.- **¿CÚALES SON LOS PERNOS CLASIFICADOS COMO PERNOS DE PROPÓSITOS ESPECIALES?: (5857) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-43, PÁRRAFO 1.**
- A.- SON LOS PERNOS CLEVIS, PERNOS DE OJO (EYEBOLTS), PERNOS JO (JO-BOLTS) Y PERNOS DE SEGURO (LOCK BOLTS).
  - B.- SON LOS PERNOS DE ACERO RESISTENTES A LA CORROSIÓN.
  - C.- SON LOS PERNOS CLEVIS, PERNOS ESTANDARD, PERNOS JO (JO-BOLTS) Y PERNOS DE PROPÓSITOS GENERALES.
  - D.- SON LOS PRISIONEROS, PERNOS DE CABEZA HEXAGONAL, PERNOS DE ALTA RESISTENCIA Y PERNOS ESTANDAR.
- 35.- **¿QUÉ NÚMERO Ó LETRA INDICA EL DIÁMETRO EN EL SIGUIENTE NÚMERO DE PARTE DE UN REMACHE "AN470AD3-5"?: (5856) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-60, PÁRRAFO 4.**
- A.- AN.
  - B.- DD.
  - C.- 5.
  - D.- 3.



- 36.- **¿DE DÓNDE SE PUEDE OBTENER EL DIÁMETRO, EL LARGO Y EL AGARRE DE LOS PERNOS DE AERONAVES?: (5855) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-42, PÁRRAFO 1**
- A.- DEL MANUAL DEL FABRICANTE DEL PERNO.
  - B.- DEL MANUAL DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE.
  - C.- DEL NÚMERO DE PARTE DEL PERNO.
  - D.- DEL NÚMERO DE SERIE DEL PERNO.
- 37.- **¿DE QUÉ MATERIALES SON FABRICADOS LOS CABLES DE CONTROL DE AERONAVES?: (5854) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-75, PÁRRAFO 10.**
- A.- DE ACERO AL CARBONO, DE ALUMINIO Y DE ACERO INOXIDABLE.
  - B.- DE ACERO AL CARBONO O ACERO INOXIDABLE.
  - C.- SOLAMENTE DE ACERO INOXIDABLE.
  - D.- SOLAMENTE DE ACERO AL CARBONO.
- 38.- **¿BAJO QUÉ CONDICIONES: LAS GOLILLAS DE SEGURO NUNCA SE DEBEN UTILIZAR?: (5853) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-50, PÁRRAFO 6.**
- A.- DONDE ESTÁN EXPUESTAS AL FLUJO DE AIRE Y DONDE LA REMOCIÓN ES FRECUENTE.
  - B.- DONDE ESTÁN EXPUESTAS A LA FILTRACIÓN DE FLUÍDOS Y DONDE LA REMOCIÓN ES FRECUENTE.
  - C.- DONDE ESTÁN EXPUESTAS AL FLUJO DE AIRE Y A ALTAS TEMPERATURAS.
  - D.- DONDE ESTÁN EXPUESTAS A GOLPES DE CORRIENTE ELÉCTRICA Y DONDE LA AISLACIÓN NO ESTÁ ASEGURADA.

- 39.- **¿DE QUÉ MATERIAL SON FABRICADAS LAS TUERCAS DE AERONAVES?: (5852) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-45, PÁRRAFO 2.**
- A.- DE ACERO CADMIADO, ACERO NIQUELADO, ACERO INOXIDABLE O DE ALEACIÓN DE ALUMINIO.
  - B.- DE ACERO AL CARBONO Y DE CADMIO, ACERO INOXIDABLE O DE ALEACIÓN DE ALUMINIO CON TRATAMIENTO TÉRMICO.
  - C.- DE ACERO AL CARBONO, ACERO NIQUELADO, ACERO INOXIDABLE O DE ALEACIÓN DE ALUMINIO ANODIZADO.
  - D.- DE ACERO AL CARBONO PLAQUEADA DE CADMIO, ACERO INOXIDABLE O DE ALEACIÓN DE ALUMINIO ANODIZADO.
- 40.- **¿CÓMO PUEDEN SER TAMBIEN IDENTIFICADAS LAS TUERCAS UTILIZADAS EN AERONAVES?: (5851) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-45, PÁRRAFO 2.**
- A.- POR SUS FORMAS.
  - B.- POR SUS MATERIALES.
  - C.- POR SU CONSTRUCCIÓN.
  - D.- POR SU COLOR.
- 41.- **¿CON QUÉ ELEMENTOS PUEDEN SER UTILIZADAS LAS TUERCAS DE AUTO-SEGURO?: (5850) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-46, PÁRRAFO 8.**
- A.- CON RODAMIENTOS Y POLEAS DE CONTROL.
  - B.- CON RODAMIENTOS DE ANTI-FRICCIÓN Y POLEAS DE CONTROL.
  - C.- CON TODOS LOS ELEMENTOS DE SUJECIÓN.
  - D.- CON TODOS LOS PERNOS ESPECIALES.

- 42.- **¿DÓNDE SE UTILIZAN LOS PERNOS DE SEGURO (LOCKBOLTS TYPES)?: (5849) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-43, PÁRRAFO 7.**
- A.- SE UTILIZAN EN UNIONES DE ESTRUCTURAS MAYORES.
  - B.- SE UTILIZAN SOLAMENTE EN UNIONES DE ALAS.
  - C.- SE UTILIZAN DONDE LOS PERNOS TIENEN DESVENTAJA COMPARADOS CON OTRO TIPO DE PERNOS Y REMACHES.
  - D.- SE UYILIZAN EN UNIONES DE ESTRUCTURAS PRIMARIAS Y SECUNDARIAS.
- 43.- **¿QUÉ INDICA QUE UN PERNO ES DE ACERO RESISTENTE A LA CORROSIÓN?: (5848) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-42, PÁRRAFO 1.**
- A.- UN TRIÁNGULO LEVANTADO EN LA CABEZA.
  - B.- UN ASTERISCO LEVANTADO EN LA CABEZA.
  - C.- DOS GUIONES LEVANTADOS EN LA CABEZA.
  - D.- UN GUIÓN LEVANTADO EN LA CABEZA.
- 44.- **¿QUÉ DENOTA, GENERALMENTE, LA MARCA DE LA CABEZA DE LOS PERNOS AN?: (5847) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-41, PÁRRAFO 12.**
- A.- DENOTA LA FECHA DE FABRICACIÓN, EL MATERIAL DE FABRICACIÓN Y SI ES ESPECIAL O ESTANDAR.
  - B.- DENOTA EL FABRICANTE, LAS HERRAMIENTAS QUE SE DEBEN UTILIZAR Y SI ES ESPECIAL O ESTANDAR.
  - C.- DENOTA EL FABRICANTE, EL MATERIAL DE FABRICACIÓN Y SI ES ESPECIAL O ESTANDAR.
  - D.- DENOTA EL FABRICANTE, EL MATERIAL DE FABRICACIÓN Y EL SISTEMA DE ASEGURAMIENTO.

- 45.- **¿PARA QUÉ TIPO DE ESFUERZOS SON FABRICADOS LOS PERNOS MS-20004 AL MS-20024 O NAS-495, USADOS EN ESTRUCTURAS DE AERONAVES?: (5846) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-41, PÁRRAFO 10.**
- A.- PARA ESFUERZO DE CORTE Y DE FLEXIÓN.
  - B.- PARA ESFUERZO DE CORTE Y DE TENSIÓN.
  - C.- PARA ESFUERZO DE TENSIÓN Y DE TORSIÓN.
  - D.- PARA ESFUERZO DE CORTE Y DE COMPRESIÓN.
- 46.- **¿DE QUÉ MATERIAL SON FABRICADOS LOS PERNOS DE AERONAVES QUE UTILIZAN HERRAMIENTA INTERNA PARA SU INSTALACIÓN?: (5845) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-41, PÁRRAFO 10.**
- A.- DE ACERO DE ALTA RESISTENCIA.
  - B.- DE ACERO RESISTENTE A LA CORROSIÓN O ALEACIONES DE ALUMINIO.
  - C.- DE ALEACIÓN DE ALUMINIO ANODIZADO Y ALEACIÓN DE ZINC.
  - D.- DE ALUMINIO CADMIADO Y/O ALEACIONES DE ACERO ANODIZADO.
- 47.- **¿EN QUÉ SON SIMILARES LOS PERNOS Y TORNILLOS?: (5844) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-39, PÁRRAFO 14.**
- A.- EN QUE AMBOS UTILIZAN LAS MISMAS HERRAMIENTAS PARA INSTALARLOS O RETIRARLOS.
  - B.- EN QUE AMBOS SON FABRICADOS DE ALEACIONES.
  - C.- EN QUE AMBOS SON FABRICADOS BAJO LOS MISMOS ESTANDARES.
  - D.- EN QUE AMBOS SON UTILIZADOS PARA SIJECIÓN

- 48.- **¿CON QUE LETRAS ESTÁN IDENTIFICADOS LA MAYORÍA DE LOS PERNOS USADOS EN ESTRUCTURAS DE AERONAVES?: (5843) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-41, PÁRRAFO 4.**
- A.- CON LAS LETRAS SAM, NAS Y MST.
  - B.- CON LAS LETRAS MS, ASN Y AN.
  - C.- CON LAS LETRAS AN, NAS Y MS.
  - D.- CON LAS LETRAS AN, SAN Y SM.
- 49.- **¿QUÉ EFECTO TIENE EL RECOCIDO (ANNEALING) EN LA DUREZA? (5842) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-21, PÁRRAFO 4.**
- A.- LA AUMENTA.
  - B.- LA DISMINUYE.
  - C.- NO LA AFECTA.
  - D.- LA AFECTA LIGERAMENTE.
- 50.- **¿CÓMO SON CONOCIDOS LOS TRATAMIENTOS TÉRMICOS DEL ALUMINIO?: (5841) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-23, PÁRRAFO 4.**
- A.- COMO DE SOLUCIÓN Y DE PRECIPITACIÓN.
  - B.- COMO DE AGUA FRÍA Y AGUA CALIENTE.
  - C.- COMO DE ENVEJECIMIENTO NATURAL Y DE ENVEJECIMIENTO ARTIFICIAL.
  - D.- COMO DE TRATAMIENTO CON SALES Y TRATAMIENTO CON ÁCIDOS.
- 51.- **¿QUÉ SUCEDE CON EL ACERO CUANDO SE ENDURECE?: (5840) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-20, PÁRRAFO 4.**
- A.- ALIVIA LAS TENSIONES Y LE DA MAYOR RESISTENCIA.
  - B.- AUMENTA LA RESISTENCIA Y LA DUCTIBILIDAD.
  - C.- AUMENTA LA RESISTENCIA Y DISMINUI LA MALEABILIDAD.
  - D.- AUMENTA LA RESISTENCIA Y DISMINUYE LA DUCTIBILIDAD.

- 52.- **¿QUÉ MARCA TIENEN LOS PERNOS DE TOLERANCIA ESTRECHA?: (5839) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-42, PÁRRAFO 2.**
- A.- UNAS LETRAS QUE DICEN SPEC.
  - B.- UN TRIÁNGULO AHUECADO.
  - C.- UN TRIÁNGULO SOBRESALIENTE O AHUECADO.
  - D.- UN TRIÁNGULO SOBRESALIENTE.
- 53.- **¿CUÁLES O CUÁL, DE LOS SIGUIENTES MATERIALES DE FERRETERÍA, SE CONOCEN COMO "PERNOS DE PROPÓSITOS GENERALES"? (5838) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-41, PÁRRAFO 6.**
- A.- LOS PRISIONEROS Y PERNOS DE TOLERANCIA ESTRECHA.
  - B.- LOS PERNOS DE CABEZA HEXAGONAL.
  - C.- LOS PERNOS DE ACERO DE ALTA RESISTENCIA.
  - D.- LOS PERNOS CLEVIS Y PERNOS DE OJO (EYEBOLT).
- 54.- **¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES CLASES DE HILOS REQUIEREN DE UNA HERRAMIENTA PARA GIRAR LA TUERCA DE UN PERNO? (5837) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-41, PÁRRAFO 2.**
- A.- CLASE 4.
  - B.- CLASE 2.
  - C.- CLASE 3.
  - D.- CLASE 1.
- 55.- **¿CÓMO ES EL EXTREMO DE LOS PERNOS CON CABEZA DE TIPO OJO (EYEBOLT)?: (5836) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-43, PÁRRAFO 3.**
- A.- TODOS CON PUNTA ROMA.
  - B.- TODOS SIN ORIFICIO PARA ASEGURAR.
  - C.- TODOS CON ORIFICIO PARA ASEGURAR.
  - D.- CON O SIN ORIFICIO PARA ASEGURAR.

- 56.- **¿QUÉ DEBE HACER, SI AL COLOCAR UNA TUERCA CASTILLO, EL ALINEAMIENTO DEL ORIFICIO DE LA TUERCA CON EL PERNO NO SE LOGRA, PARA COLOCAR UNA CHAVETA?: (5835) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-54, PÁRRAFO 7.**
- A.- CAMBIAR TODAS LAS PARTES.
  - B.- APRETAR HASTA CONSEGUIR LA ALINEACIÓN.
  - C.- RETIRAR LOS ELEMENTOS Y REALINEAR LOS ORIFICIOS.
  - D.- SOBRE-TORQUEAR LA TUERCA.
- 57.- **¿QUÉ TORQUE DEBE CALIBRAR CUANDO DEBE TORQUEAR LA CABEZA DE UN PERNO? (5834) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-54, PÁRRAFO 4.**
- A.- CERCA DEL MÍNIMO DEL RANGO.
  - B.- CERCA DEL MÁXIMO DEL RANGO.
  - C.- EXACTAMENTE EL VALOR MEDIO.
  - D.- IGUAL QUE SI TORQUEARA LA TUERCA.
- 58.- **¿EN QUÉ ESFUERZO SE PUEDEN UTILIZAR LOS PERNOS DE AVIACIÓN DE PROPÓSITO GENERAL?: (5832) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-41, PÁRRAFO 6.**
- A.- EN LOS ESFUERZOS DE COMPRESIÓN Y TORSIÓN.
  - B.- EN LOS ESFUERZOS DE TENSIÓN Y COMPRESIÓN.
  - C.- EN LOS ESFUERZOS DE DOBLES Y CORTE.
  - D.- EN LOS ESFUERZOS DE TENSIÓN Y CORTE.
- 59.- **¿CUÁL ES EL NÚMERO MÁXIMO DE HILOS QUE DEBEN QUEDAR A LA VISTA EN LOS TERMINALES DE CABLES, DESPUÉS DE SU INSTALACIÓN?: SER: (5831) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-78, PÁRRAFO 6.**
- A.- UNO.
  - B.- DOS.
  - C.- TRES.
  - D.- CUATRO.

- 60.- **¿MEDIANTE QUÉ SE IDENTIFICA LA CUBIERTA PROTECTORA DE LOS REMACHES?: (5830) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 5-59, PÁRRAFO 3**
- A.- MEDIANTE LA FORMA DE LA CABEZA.
  - B.- MEDIANTE EL COLOR DEL REMACHE.
  - C.- MEDIANTE EL COLOR DEL ENVASE.
  - D.- MEDIANTE EL NÚMERO DE PARTE.
- 61.- **¿CUÁLES SON ALGUNOS DE LOS METALES QUE SE ALEAN CON EL ALUMINIO?: (5815) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 9-7, PÁRRAFO 10.**
- A.- COBRE, SILICIO, MAGNESIO Y PLOMO.
  - B.- ZINC, NIQUEL, PLOMO Y BISMUTO.
  - C.- COBRE, MANGANESO, SILICIO, MAGNESIO Y ZINC.
  - D.- TITANIO, FIERRO, ACERO Y COBRE.



**Materia : PESO Y BALANCE S.M.**

**Cantidad de Preguntas : 45**

- 1.- **¿QUÉ DIFERENCIA HAY ENTRE "PESO MÁXIMO DE RAMPLA" Y "PESO MÁXIMO DE DESPEGUE"?: (6535) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-4, PÁRRAFO 1.**
  - A.- EL COMBUSTIBLE CONSUMIDO DURANTE EL TAXEO.
  - B.- NO HAY NINGUNA DIFERENCIA.
  - C.- UN VALOR ESTANDAR QUE DETERMINA EL FABRICANTE.
  - D.- UN VALOR ESTANDAR DETERMINADO POR EL EXPLOTADOR.
  
- 2.- **¿EN QUÉ PORCENTAJE DEBE PESAR LAS AERONAVES EL FABRICANTE DE ELLAS?: (6534) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-1, PÁRRAFO 6.**
  - A.- DEBE PESAR TODAS LAS AERONAVES.
  - B.- DEBE PESAR EL CINCUENTA % DE LAS AERONAVES.
  - C.- DEBE PESAR DE VEINTE A TREINTA %.
  - D.- DEBE PESAR 'DE DIEZ A VEINTE %.
  
- 3.- **¿EN QUÉ AERONAVES ES MÁS RESTRICTIVO EL RANGO DE CENTRO GRAVEDAD?: (6533) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-27, PÁRRAFO 3.**
  - A.- EN HELICÓPTEROS NO TIENE NINGUNA RESTRICCIÓN.
  - B.- AN AMBOS TIPOS DE AERONAVES ES IGUAL DE RESTRICTIVO.
  - C.- EN HELICÓPTEROS ES MÁS RESTRICTIVO QUE EN AVIONES.
  - D.- EN AVIONES ES MÁS RESTRICTIVO QUE EN HELICÓPTEROS .

- 4.- **¿EN QUÉ PUEDE TENER PROBLEMAS UNA AERONAVE QUE NO TIENE UN BUEN BALANCE?: (6532) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-1, PÁRRAFO 3.**
- A.- EN LA MANIOBRABILIDAD Y EN EL TREN DE ATERRIZAJE.
  - B.- EN LA MANIOBRABILIDAD Y EN EL CONTROL DE LA AERONAVE.
  - C.- EN LA MANIOBRABILIDAD Y EN LA CAPACIDAD DE CARGA ÚTIL.
  - D.- EN LA CONFIGURACIÓN DE LA AERONAVE Y EN LA ESTABILIDAD DURANTE EL VUELO.
- 5.- **¿QUÉ TIPO DE BALANZAS ELECTRÓNICAS SE UTILIZAN PARA EL PESAJE DE AERONAVES?: (6531) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-13, PÁRRAFO 4.**
- A.- LAS BALANZAS TIPO PLATAFORMA Y LAS MONTADAS EN LA PARTE SUPERIOR DE LAS GATAS.
  - B.- LAS BALANZAS TIPO PLATAFORMA Y LAS MONTADAS EN LA PARTE INFERIOR DE LAS GATAS.
  - C.- LAS BALANZAS TIPO RÍGIDAS Y TIPO FLEXIBLE.
  - D.- LAS BALANZAS DE ALTA CAPACIDAD Y LAS DE BAJA CAPACIDAD.
- 6.- **¿A QUÉ SE LLAMA PESO MÁXIMO CON CERO COMBUSTIBLE (MAXIMUM ZERO FUEL WEIGHT)?: (6530) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-4, PÁRRAFO 1.**
- A.- AL MÁXIMO DE COMBUSTIBLE QUE SE PUEDE CONSUMIR.
  - B.- AL PESO MÁXIMO PERMITIDO EN UNA AERONAVE CON COMBUSTIBLE.
  - C.- AL PESO MÁXIMO DEL COMBUSTIBLE PERMITIDO EN UNA AERONAVE.
  - D.- AL PESO MÁXIMO PERMITIDO EN UNA AERONAVE SIN COMBUSTIBLE.

- 7.- **¿QUÉ PRECAUCIÓN DEBE TOMAR CUANDO PESA UNA AERONAVE CON LAS RUEDAS SOBRE LAS BALANZAS?: (6529) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-16, PÁRRAFO 6.**
- A.- QUE LAS RUEDAS ESTÉN CON CUÑAS.
  - B.- QUE LAS RUEDAS ESTÉN EN EL CENTRO DE LAS BALANZAS.
  - C.- QUE LOS FRENOS ESTÉN SUELTOS.
  - D.- QUE LOS FRENOS ESTÉN PUESTOS.
- 8.- **¿QUIÉN PROPORCIONA LA INFORMACIÓN DEL MÍNIMO DE COMBUSTIBLE EN LAS AERONAVES POTENCIADAS CON MOTORES DE TURBINA A GAS?: (6528) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-5, PÁRRAFO 4.**
- A.- EL EXPLOTADOR DE LA AERONAVE.
  - B.- EL FABRICANTE DE LA AERONAVE.
  - C.- LA DGAC.
  - D.- LA FAA.
- 9.- **EN UNA CONDICIÓN DE CHEQUEO DE PESO Y BALANCE EXTREMO ¿CÓMO ES CALCULADA LA CONDICIÓN DE PESADO DE COLA Y PESADO DE NARIZ?: (6527) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-5, PÁRRAFO 1.**
- A.- SOLAMENTE CON LÁPIZ Y PAPEL.
  - B.- CARGANDO LA AERONAVE CON TODA LA CARGA HACIA DELANTE.
  - C.- CARGANDO LA AERONAVE CON TODA LA CARGA HACIA ATRÁS.
  - D.- CARGANDO DIFERENTES CANTIDADES DE COMBUSTIBLE Y EFECTUANDO LOS CÁLCULOS EN TODAS LAS VARIABLES.
- 10.- **¿EN QUÉ EJE DEBE SER NIVELADA ESPECIALMENTE LA AERONAVE PARA EL PESAJE?: (6526) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-16, PÁRRAFO 7.**
- A.- EN EL EJE LATERAL.
  - B.- EN EL EJE VERTICAL.
  - C.- EN EL EJE TRANSVERSAL.
  - D.- EN EL EJE LONGITUDINAL.

- 11.- **¿CÓMO ES CONOCIDO EL ANCHO DEL ALA EN LAS AERONAVES?: (6525) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-31, PÁRRAFO 2.**  
A.- COMO CUERDA.  
B.- COMO LÍNEA DE CUERDA.  
C.- COMO CUERDA AERODINÁMICA.  
D.- COMO LÍNEA IMAGINARIA.
- 12.- **SI LA INSTALACIÓN DE UN LASTRE PERMANENTE NECESITA APROVACIÓN ¿CUÁNDO SE DEBE OBTENER ESTA APROVACIÓN?: (6524) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-23, PÁRRAFO 5.**  
A.- DESPUÉS DE EFECTUADO EL VUELO DE PRUEBA.  
B.- ANTES DE RETORNAR LA AERONAVE AL SERVICIO.  
C.- DURANTE LA PRÓXIMA CERTIFICACIÓN.  
D.- NO NECESITA APROVACIÓN, SOLAMENTE SE DEBE INFORMAR.
- 13.- **¿QUÉ TIPO DE APROVACIÓN NECESITA LA INSTALACIÓN DE UN LASTRE PERMANENTE?: (6523) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-23, PÁRRAFO 5.**  
A.- APROVACIÓN DE ALTERACIÓN MAYOR.  
B.- APROVACIÓN DE ALTERACIÓN MENOR.  
C.- APROVACIÓN DE ALTERACIÓN PERMANENTE.  
D.- NO NECESITA APROVACIÓN, SOLAMENTE SE DEBE INFORMAR.
- 14.- **¿A QUÉ AERONAVES SE PUEDE APLICAR LAS TABLAS DE GRÁFICOS DE CARGA Y CENTRO DE GRAVEDAD?: (6522) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-25, PÁRRAFO 1.**  
A.- A ALGUNOS TIPOS DE AERONAVES.  
B.- SOLAMENTE A LAS AERONAVES PEQUEÑAS.  
C.- SOLAMENTE A LAS AERONAVES GRANDES.  
D.- A TODOS LOS TIPOS DE AERONAVES.

- 15.- **¿CÓMO ES IDENTIFICADO EL CENTRO DE GRAVEDAD EN LAS AERONAVES GRANDES?: (6521) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-31, PÁRRAFO 3.**
- A.- COMO DISTANCIA DESDE EL DATO DE REFERENCIA.
  - B.- COMO DISTANCIA DESDE EL BORDE DE ATAQUE.
  - C.- COMO PORCENTAJE DE LA CUERDA AERODINÁMICA MEDIA.
  - D.- COMO PORCENTAJE DEL CENTRO DE GRAVEDAD.
- 16.- **¿A QUÉ SE LLAMA CUERDA AERODINÁMICA MEDIA DEL ALA?: (6520) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-31, PÁRRAFO 2.**
- A.- AL ANCHO DE LA MITAD DEL ALA ENTRE LA RAIZ Y LA PUNTA.
  - B.- AL ANCHO PROMEDIO DEL ALA ENTRE LA RAIZ Y LA PUNTA.
  - C.- A LA LÍNEA QUE UNE EL BORDE DE ATAQUE CON EL BORDE DE FUGA DEL ALA.
  - D.- AL ANCHO QUE TIENE EL ALA EN LA ZONA DEL MOTOR.
- 17.- **¿EN QUÉ ACTITUD DEBE ESTAR LA AERONAVE ANTES DE PESARLA?: (6519) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-14, PÁRRAFO 1.**
- A.- NIVELADA EN ACTITUD DE VUELO.
  - B.- CON LAS ALAS NIVELADAS.
  - C.- NIVELADA EN ACTITUD DE TAXEO Y DESPEGUE.
  - D.- NIVELADA COMO SI ESTUVIESE EN TIERRA.
- 18.- **TÍPICAMENTE ¿QUÉ SIGNIFICA COMBUSTIBLE MÍNIMO?: (6518) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-5, PÁRRAFO 1.**
- A.- EL COMBUSTIBLE MÍNIMO QUE SE PUEDE CARGAR EN UNA AERONAVE.
  - B.- EL COMBUSTIBLE NECESARIO PARA VOLAR 30 MINUTOS ALREDEDOR DEL AEROPUERTO.
  - C.- EL COMBUSTIBLE NECESARIO PARA VOLAR 30 MINUTOS A VELOCIDAD DE CRUCERO.
  - D.- EL COMBUSTIBLE NECESARIO PARA VOLAR 30 MINUTOS A POTENCIA DE CRUCERO.

- 19.- **¿QUÉ ES EL CENTRO DE GRAVEDAD (C.G.) DE UNA AERONAVE?: (6517) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-3, PÁRRAFO 6.**
- A.- EL PUNTO DONDE SE CONCENTRAN LAS FUERZAS QUE ACTÚAN EN UNA AERONAVE.
  - B.- EL PUNTO DONDE SE CONCENTRA LA SUSTENTACIÓN.
  - C.- EL PUNTO EN EL CUAL EL PESO DE LA AERONAVE ESTÁ CONCENTRADO.
  - D.- EL LUGAR DONDE LA AERONAVE CONCENTRA LAS FUERZAS.
- 20.- **¿CUÁL ES UNA RAZÓN IMPORTANTE PARA EL PESAJE DE LAS AERONAVES?: (6516) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-4, PÁRRAFO 4.**
- A.- DETERMINAR EL CENTRO DE GRAVEDAD DE PESO BÁSICO.
  - B.- DETERMINAR EL CENTRO DE GRAVEDAD DE PESO VACÍO.
  - C.- DETERMINAR LOS MOMENTOS TOTALES Y EL CENTRO DE GRAVEDAD DEL PESO BRUTO.
  - D.- DETERMINAR EL PESAJE ACTUAL DE LA AERONAVE.
- 21.- **¿QUÉ SIGNIFICA EL TÉRMINO "ZERO FUEL WEIGHT", PESO DE COMBUSTIBLE CERO?: (6515) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-4, PÁRRAFO 1.**
- A.- EL PESO DE LA AERONAVE SIN COMBUSTIBLE USABLE.
  - B.- EL PESO DE LA AERONAVE SOLO CON EL COMBUSTIBLE NO USABLE.
  - C.- EL PESO DE LA AERONAVE CON EL COMBUSTIBLE CARGADO.
  - D.- EL PESO DE LA AERONAVE CON EL COMBUSTIBLE MEDIDO.

- 22.- **¿A QUÉ SE REFIERE EL TÉRMINO "PESO VACÍO BÁSICO"?: (6514) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-4, PÁRRAFO 2.**
- A.- A QUE EL ACEITE DEL MOTOR DEBE SER CALCULADO Y AGREGADO A ESTE PESO.
  - B.- A QUE EL ACEITE DEL MOTOR Y EL COMBUSTIBLE REMANENTE ESTÁ INCLUIDO EN ESTE PESO.
  - C.- A QUE EL ACEITE DEL MOTOR NO ESTÁ INCLUIDO EN ESTE PESO.
  - D.- A QUE EL ACEITE DEL MOTOR ESTÁ INCLUIDO EN ESTE PESO.
- 23.- **¿CUÁL, DE LO SIGUIENTE, NO ESTÁ INCLUIDO EN EL PESO VACÍO?: (6513) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-4, PÁRRAFO 1.**
- A.- ACEITE DE MOTOR.
  - B.- FLUÍDOS REMANENTES.
  - C.- LASTRE TEMPORAL.
  - D.- LASTRE PERMANENTE.
- 24.- **¿EN QUÉ MEDICIÓN SE EXPRESAN LOS MOMENTOS?: (6512) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-3, PÁRRAFO 3.**
- A.- SE EXPRESAN EN LIBRAS-CENTIMETROS.
  - B.- SE EXPRESAN EN LIBRAS-PULGADA.
  - C.- SE EXPRESAN EN LIBRAS-PIÉS.
  - D.- SE EXPRESAN EN KILOS-PULGADA.
- 25.- **¿CÓMO SE PUEDE DEFINIR EN PUNTO DEL CENTRO DE GRAVEDAD DE UNA AEWRONAVE?: (6511) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-3, PÁRRAFO 6.**
- A.- COMO EL PUNTO EN QUE LOS MOMENTOS DE COLA PESADA Y NARIZ PESADA SON IGUALES EN MAGNITUD.
  - B.- COMO EL PUNTO EN QUE LOS MOMENTOS DE COLA PESADA Y NARIZ PESADA SON LIGERAMENTE IGUALES EN MAGNITUD.
  - C.- COMO EL PUNTO EN QUE LOS MOMENTOS TOTALES SON IGUAL A LA SUMA DE LOS MOMENTOS PARCIALES.
  - D.- COMO EL PUNTO EN QUE LOS MOMENTOS Y EL CENTRO DE GRAVEDAD SON IGUALES EN MAGNITUD.

- 26.- **¿QUÉ PODRÍA CAUSAR UNA LECTURA INCORRECTA EN LAS BALANZAS DURANTE EL PESAJE DE UNA AERONAVE?: (6510) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-15, PÁRRAFO 5**
- A.- EL DRENAJE INCORRECTO DE LOS FLUÍDOS.
  - B.- LA UBICACIÓN ASIMÉTRICA DEL PESO EN LA AERONAVE.
  - C.- EL DESNIVELADO DE LA AERONAVE.
  - D.- LAS CORRIENTES DE AIRE..
- 27.- **¿DÓNDE PUEDE ENCONTRAR EL LUGAR DE NIVELACIÓN DE UNA AERONAVE PARA SU PESAJE? (6509) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-10, PÁRRAFO 1.**
- A.- EN EL MANUAL DE PESO Y BALANCE.
  - B.- EN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO.
  - C.- EN EL CERTIFICADO DE TIPO.
  - D.- EN LAS DAC DE LA DGAC.
- 28.- **¿QUÉ CONSIDERA EL FABRICANTE DE UNA AERONAVE PARA DETERMINAR LA UBICACIÓN DEL DATO DE REFERENCIA?: (6508) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-2, PÁRRAFO 4.**
- A.- LA DISTRIBUCIÓN DE LOS COMPARTIMIENTOS DE CARGA Y PASAJEROS.
  - B.- LA UBICACIÓN DEL EQUIPAMIENTO Y LA COMPUTACIÓN DEL PESO Y BALANCE.
  - C.- LA FORMA DE LA AERONAVE.
  - D.- LA CAPACIDAD DE LA AERONAVE Y EL TIPO DE VUELO QUE REALIZARÁ.
- 29.- **¿EN QUÉ SE EXPRESA LA UBICACIÓN DEL CENTRO DE GRAVEDAD CUANDO SE DIVIDE LA SUMA DE LOS MOMENTOS POR EL PESO TOTAL?: (6507) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-6, PÁRRAFO 4.**
- A.- EN PULGADAS.
  - B.- EN % DE MAC.
  - C.- EN LIBRAS.
  - D.- EN KILOS.



- 30.- **¿CÓMO SE EFECTÚA EL CHEQUEO DE LA CONDICIÓN DE PESO Y BALANCE EXTREMO DE LA AERONAVE? (6505) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-21, PÁRRAFO 2.**
- A.- CARGANDO LA AERONAVE CON TODA LA CARGA HACIA ATRÁS.
  - B.- CARGANDO LA AERONAVE CON TODA LA CARGA HACIA DELANTE.
  - C.- CARGANDO LA AERONAVE EN TODA SU CAPACIDAD.
  - D.- CON PAPEL Y LÁPIZ.
- 31.- **¿QUÉ INVOLUCRA UN CHEQUEO DE LA CONDICIÓN DE PESO Y BALANCE EXTREMO DE LA AERONAVE? (6505) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-21, PÁRRAFO 2.**
- A.- SOBRECARGAR LA AERONAVE PARA VERIFICAR SI RESISTE.
  - B.- CARGAR LA AERONAVE EN TODA SU CAPACIDAD.
  - C.- CARGAR LA AERONAVE PESADA DE NARIZ O DE COLA.
  - D.- CARGAR LA AERONAVE HASTA EL PESO MÁXIMO DE DESPEGUE.
- 32.- **¿CÓMO APARECE EN LOS GRÁFICOS EL DATO DE REFERENCIA?: (6504) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-2, PÁRRAFO 3.**
- A.- PARALELO AL EJE HORIZONTAL DE LA AERONAVE.
  - B.- PERPENDICULAR AL EJE HORIZONTAL DE LA AERONAVE.
  - C.- A 90° DEL EJE LATERAL DE LA AERONAVE.
  - D.- NORMALMENTE SOLO APARECEN LAS LETRAS R.D.
- 33.- **¿EN QUÉ POSICIÓN DEBEN ESTAR LAS PUERTAS, CARLINGA O VENTANAS DE CORREDERAS DURANTE EL PESAJE DE UNA AERONAVE?: (6503) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-16, PÁRRAFO 5.**
- A.- EN LA POSICIÓN DE VUELO NORMAL.
  - B.- ABIERTAS.
  - C.- CERRADAS.
  - D.- EN LA POSICIÓN DE VUELO.

- 34.- **¿QUÉ DEBE CONOCER EL PROPIETARIO DE UNA AERONAVE , AL INSTALAR UN EQUIPO NUEVO, Y NIO TENER QUE PESAR LA AERONAVE?: (6502) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-1, PÁRRAFO 7.**
- A.- AL INSTALAR UN EQUIPO NUEVO SE DEBE PESAR LA AERONAVE.
  - B.- LA UBICACIÓN EXACTA DEL EQUIPO INSTALADO.
  - C.- EL PESO BÁSICO DE LA AERONAVE Y EL PESO DEL EQUIPO INSTALADO.
  - D.- EL PESO Y LA UBICACIÓN EXACTA DEL EQUIPO INSTALADO.
- 35.- **¿CÓMO SE LLAMA EL PUNTO DE BALANCE DE LAS AERONAVES?: (6501) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-1, PÁRRAFO 6.**
- A.- UBICACIÓN DE BALANCE.
  - B.- CENTRO DE PRESIÓN.
  - C.- CENTRO DE GRAVEDAD.
  - D.- LÍMITES DE BALANCE.
- 36.- **¿DÓNDE DEBE SER INSTALADO UN LASTRE PERMANENTE EN UNA AERONAVE, PARA COLOCAR EL MENOR PESO POSIBLE?: (6500) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-23, PÁRRAFO 3.**
- A.- EN CUALQUIER LUGAR.
  - B.- LO MÁS ADELANTE O ATRÁS QUE SEA POSIBLE.
  - C.- DENTRO DEL RANGO DE CENTRO DE GRAVEDAD..
  - D.- LO MÁS LEJOS POSIBLE DEL CENTRO DE GRAVEDAD.
- 37.- **PARA QUE LA AERONAVE ESTÉ EN SU CONDICIÓN MÁS EFICIENTE ¿DÓNDE DEBE ESTAR UBICADO EL PUNTO DE BALANCE?: (6499) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-1, PÁRRAFO 5.**
- A.- EN EL CENTRO DE LA SUSTENTACIÓN.
  - B.- DENTRO DE LOS LÍMITES DEL CENTRO DE GRAVEDAD.
  - C.- LOS MÁS CERCA DEL BORDE DE ATAQUE DEL ALA.
  - D.- LO MÁS ADELANTE POSIBLE DEL ÁREA DE SUSTENTACIÓN.

- 38.- **¿CUÁL ES EL PESO ESTANDAR DEL COMBUSTIBLE JET?: (6498) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-15, PÁRRAFO 1.**
- A.- 5.7 LIBRAS POR GALÓN.
  - B.- 7.2 LIBRAS POR GALÓN.
  - C.- 6.0 LIBRAS POR GALÓN.
  - D.- 6.7 LIBRAS POR GALÓN.
- 39.- **¿EN QUÉ TAMBIÉN ESTÁ BASADO EL PESO MÁXIMO PERMISIBLE DE UNA AERONAVE?: (6496) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-1, PÁRRAFO 2.**
- A.- EN CUANTO PUEDE RESISTIR EN DESPEGUES Y ATERRIZAJES.
  - B.- EN CUANTA SUSTENTACIÓN PUEDE GENERAR EN CUALQUIER RANGO DE VELOCIDAD.
  - C.- EN CUANTA SUSTENTACIÓN PUEDE GENERAR A UNA VELOCIDAD SEGURA Y APROPIADA.
  - D.- EN CUANTA RESISTENCIA PUEDE RESISTIR A UNA VELOCIDAD SEGURA Y APROPIADA.
- 40.- **¿EN QUÉ ESTÁ BASADO EL PESO MÁXIMO PERMISIBLE DE UNA AERONAVE?: (6496) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-1, PÁRRAFO 2.**
- A.- EN LA RESISTENCIA DEL TREN DE ATERRIZAJE.
  - B.- EN EL ÁREA DE LA SUPERFICIE DEL ALA
  - C.- EN LA CAPACIDAD DEL FUSELAJE.
  - D.- EN TODO DEL CONJUNTO DE LA AERONAVE.
- 41.- **¿EN QUÉ CONDICIONES ES PERMISIBLE PESAR UNA AERONAVE A LA INTERPERIE?: (6495) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-15, PÁRRAFO 5.**
- A.- CUANDO EL VIENTO Y LA HUMEDAD SON DESPRECIABLES.
  - B.- CUANDO LA TEMPERATURA ES ESTANDAR.
  - C.- CUANDO EL PESAJE SE EFECTÚA CERCA DE UN HANGAR.
  - D.- CUANDO EL EQUIPO DE PESAJE ES PORTÁTIL.

- 42.- **¿QUÉ OTRO NOMBRE RECIBE EL CHEQUEO DE "CONDICIÓN EXTREMA DE PESO Y BALANCE?: (6494) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-21, PÁRRAFO 2.**
- A.- CHEQUEO DE CONDICIÓN NO PERMISIBLE.
  - B.- CHEQUEO DE CONDICIÓN LÍMITE.
  - C.- CHEQUEO DE CONDICIÓN EXTREMA.
  - D.- CHEQUEO DE CONDICIÓN ADVERSA.
- 43.- **¿CUÁL ES UN EJEMPLO DE "TARA" EN EL PESAJE DE LA AERONAVE?: (6493) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-5, PÁRRAFO 5.**
- A.- TODO EL EQUIPO DE EMERGENCIA.
  - B.- LA PLOMADA UTILIZADA PARA NIVELAR LA AERONAVE.
  - C.- LOS PINES DEL TREN DE ATERRIZAJE.
  - D.- LAS MISMAS BALANZAS.
- 44.- **¿PARA QUÉ ES EXTREMADAMENTE IMPORTANTE EL BALANCE Y EL PESO DE UNA AERONAVE?: (6492) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-1, PÁRRAFO 1.**
- A.- PARA OPERAR LA AERONAVE DE MANERA SEGURA Y OBTENER UTILIDADES.
  - B.- PARA OPERAR LA AERONAVE DE MANERA SEGURA Y EFICIENTE.
  - C.- PARA OPERAR LA AERONAVE DE TAL MANERA QUE LAS REVISIONES SEAN SEGURAS Y EFICIENTES.
  - D.- PARA OPERAR LA AERONAVE DE MANERA QUE NO SE PRODUZCAN DESGASTES ADICIONALES.

45.- **¿CÓMO SE DEFINE EL "CENTRO DE GRAVEDAD DE PESO VACÍO" DE UNA AERONAVE?: (6491) REF.: FAA-H-8083-30, PÁGINA 4-4, PÁRRAFO 3.**

A.- ES EL PUNTO EN QUE LA AERONAVE ESTÁ EN BALANCE CUANDO ESTÁ EN CONDICIÓN DE PESO VACÍO.

B.- ES EL PUNTO EN QUE LA AERONAVE ESTÁ EN SU RANGO DE BALANCE CUANDO ESTÁ EN CONDICIÓN DE PESO VACÍO.

C.- ES EL MOMENTO EN QUE LA AERONAVE ESTÁ SOLAMENTE CON LOS LÍQUIDOS REMANENTES ABORDO.

D.- ES EL PUNTO EN QUE LA AERONAVE ESTÁ EN BALANCE CUANDO SALE DE FABRICACIÓN.

**Materia** : **REGLAMENTACIÓN AERONÁUTICA SM.**  
**Cantidad de Preguntas** : **87**

- 1.- **¿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.
- 2.- **¿CUÁLES DE LAS SIGUIENTES FRASES SON SINÓNIMOS? (13109) REF.: DAN 43, PÁGINA A.1, PÁRRAFO 10.**
- A.- CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO Y CERTIFICACIÓN DE LA CONDICIÓN PARA RETORNO AL SERVICIO.
  - B.- CERTIFICAR LA VUELTA AL SERVICIO Y DAR LA CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO.
  - C.- CONFORMIDAD FINAL DE MANTENIMIENTO Y CERTIFICACIÓN DE LA CONDICIÓN PARA RETORNO AL SERVICIO.
  - D.- CERTIFICACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD Y RETORNO AL SERVICIO.
- 3.- **¿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.

- 4.- **¿QUÉ INFORMACIÓN DEBERÁ CONTENER UNA CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO? (13111) REF.: DAN 43, PÁGINA C.2, PÁRRAFO 43.205.**
- A.- IDENTIFICACIÓN DEL CMA Y DEL PERSONAL DE MANTENIMIENTO.
  - B.- FECHA DE INICIO Y TÉRMINO DEL TRABAJO.
  - C.- IDENTIFICACIÓN DEL CONTROL DE CALIDAD Y DEL PERSONAL DE MANTENIMIENTO.
  - D.- NOMBRE, NÚMERO DE LICENCIA Y HABILITACIÓN DE LA PERSONA QUE FIRMA LA CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO.
- 5.- **¿QUÉ FACULTADES TIENE EL INSPECTOR DE AERONAVEGABILIDAD, DURANTE LAS FISCALIZACIONES, SI ENCUENTRA QUE UNA AERONAVE NO CUMPLE CON LOS REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDAD? (13134) REF.: DAN 43, PÁGINA F.1, PÁRRAFO 43.503.**
- A.- DECLARAR QUE LA AERONAVE NO ES SEGURA PARA VOLAR.
  - B.- SUSPENDER LA VIGENCIA DEL CERTIFICADO DE OPERADOR AEREO.
  - C.- SUSPENDER LA VIGENCIA DEL CERTIFICADO DEL CMA.
  - D.- DECLARAR QUE LA AERONAVE NO ES AERONAVEGABLE.
- 6.- **¿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.
- 7.- **¿EN QUE PUEDE DESEMPEÑARSE UN ESPECIALISTA EN INSPECCIONES NO DESTRUCTIVAS CON NIVEL 2? (13139) REF.: DAN 43, PÁGINA B.8, PÁRRAFO 43.113.**
- A.- EN TRABAJOS Y CERTIFICACIONES.
  - B.- COMO AYUDANTE DE UN NIVEL SUPERIOR.
  - C.- PUEDE EFECTUAR CAPACITACIÓN A CUALQUIER NIVEL.
  - D.- COMO INSTRUCTOR DE TODOS LOS NIVELES.

- 8.- **¿QUÉ FACILIDADES DEBE OTORGAR UN CMA A LOS INSPECTORES DE AERONAVEGABILIDAD, CUANDO EFECTÚAN UNA FISCALIZACIÓN? (13143) REF.: DAN 43, PÁGINA F.1, PÁRRAFO 43.501.**
- A.- LIBRE ACCESO A AERONAVES, INSTALACIONES, REGISTROS DE MANTENIMIENTO, ETC.
  - B.- ACCESO LIMITADO A LAS INSTALACIONES Y LIBRE A LAS AERONAVES Y REGISTROS DE MANTENIMIENTO.
  - C.- ACCESO A AERONAVES, INSTALACIONES, REGISTROS DE MANTENIMIENTO, ETC.
  - D.- ACCESO GUIADO A LAS INSTALACIONES Y LIBRE A LAS AERONAVES Y REGISTROS DE MANTENIMIENTO.
- 9.- **¿A QUÉ CORRESPONDE LA SIGUIENTE DEFINICIÓN "ES CUALQUIER MODIFICACIÓN DE UNA AERONAVE, MOTOR, HÉLICE, COMPONENTE U OTRA PARTE DE AERONAVE, QUE NO CONSTITUYA REPARACIÓN"? (13150) REF.: DAN 43, PÁGINA A.1, PÁRRAFO 43.1.**
- A.- MODIFICACIÓN.
  - B.- TRABAJO MAYOR.
  - C.- REPARACIÓN.
  - D.- ALTERACIÓN.
- 10.- **¿QUIÉN DEBE ASEGURAR QUE LAS HERRAMIENTAS, EQUIPAMIENTOS E INSTRUMENTOS QUE SE UTILIZAN EN MANTENIMIENTO, SON LOS ADECUADOS? (13154) REF.: DAN 43, PÁGINA B.2, PÁRRAFO 43.105.**
- A.- EL EXPLOTADOR.
  - B.- EL CONTROL DE CALIDAD.
  - C.- LA PERSONA QUE EJECUTA EL MANTENIMIENTO.
  - D.- TODAS LAS PERSONAS QUE TIENEN LICENCIA DE MANTENIMIENTO.



- 11.- **¿QUÉ ACCIÓN PUEDE TOMAR LA DGAC EN CASO DE DETECTAR UNA ANOTACIÓN FRAUDULENTO EN UN REGISTRO DE MANTENIMIENTO? (13155) REF.: DAN 43, PÁGINA E.1, PÁRRAFO 43.401.**
- A.- SOMETER AL INFRACOR A EXÁMENES MÉDICOS.
  - B.- RETIRAR LA LICENCIA AERONÁUTICA DEL INFRACOR.
  - C.- SUSPENDER O CANCELAR AUTORIZACIÓN DEL CMA.
  - D.- SUSPENDER O CANCELAR LA LICENCIA AERONÁUTICA DEL INFRACOR.
- 12.- **¿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.
- 13.- **¿QUIÉNES PUEDEN EFECTUAR UNA ALTERACIÓN O REPARACIÓN MAYOR? (13163) REF.: DAN 43, PÁGINA D.1, PÁRRAFO 43.301.**
- A.- LOS CMA APROBADO POR LA FAA Y RECONOCIDO POR LA DGAC.
  - B.- TODOS LOS CMA RECONOCIDOS POR LA DGAC.
  - C.- LOS CMA AUTORIZADOS O CMAE ACEPTADOS POR LA DGAC.
  - D.- LOS CMA APROBADOS O LOS CMAE RECONOCIDOS POR LA DGAC.
- 14.- **¿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.

- 15.- **¿CÓMO SE DEFINE EL CONTROL DE UNA PARTE CON VIDA LIMITADA CON RESPECTO A SUS CICLOS, HORAS O TIEMPO CALENDARIO? (13244) REF.: DAN 43, PÁGINA A.3, PÁRRAFO 1.**
- A.- CONTROL DE CONDICIÓN.
  - B.- CONTROL DE REMANENTE.
  - C.- CONTROL DE VIDA.
  - D.- ESTATUS DE VIDA.
- 16.- **¿QUÉ DEBE HACER UN CMA PARA EFECTUAR REPARACIONES MAYORES O ALTERACIONES MAYORES? (13294) REF.: DAN 43, PÁGINA B.1, PÁRRAFO 43.101.**
- A.- DEBE CONTAR CON UNA AUTORIZACIÓN PERMANENTE DE LA DGAC.
  - B.- DEBE CONTAR CON LA AUTORIZACIÓN EXPRESA DE LA DGAC.
  - C.- DEBE CONTAR CON LA AUTORIZACIÓN DE LA DGAC ANTES DE INICIAR EL TRABAJO.
  - D.- DEBE INFORMAR A LA DGAC DEL INICIO DE LOS TRABAJOS.
- 17.- **¿DÓNDE DEBE ESTAR INCLUIDA LA "LISTA DE EQUIPO MÍNIMO" QUE UTILIZA LA EMPRESA? (13296) REF.: DAN 119 PÁGINA D.1, PÁRRAFO 119.201.**
- A.- EN EL MANUAL DE PROCEDIMIENTOS DE MANTENIMIENTO.
  - B.- EN EL MANUAL DE CONTROL DE MANTENIMIENTO.
  - C.- EN EL MANUAL DE OPERACIONES.
  - D.- EN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO.
- 18.- **¿QUÉ NIVEL DE INSPECCIÓN NO DESTRUCTIVA CUENTA CON LA COMPETENCIA PARA EFECTUAR INSPECCIONES? (13299) REF.: DAN 43, PÁGINA B.8, PÁRRAFO 43.113.**
- A.- EL NIVEL I.
  - B.- EL NIVEL IV.
  - C.- EL NIVEL II.
  - D.- EL NIVEL III.

- 19.- **¿QUIÉN DEBERÁ HACERSE CARGO DEL CONTROL DE CALIDAD DE LOS TRABAJOS QUE EFECTÚEN TALLERES DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS? (13300) REF.: DAN 43, PÁGINA D.1, PÁRRAFO 43.301.**
- A.- EL CMA HABILITADO EN LA AERONAVE.
  - B.- EL TALLER ESPECIALIZADO.
  - C.- LA DGAC.
  - D.- EL CMA QUE CONTRATE EL EXPLOTADOR.
- 20.- **¿CUALES SON LOS MOTIVOS POR LOS CUALES SE PUEDE PEDIR UN PERMISO ESPECIAL DE VUELO? (13319) REF.: DAN 21, PÁGINA 8.7, PÁRRAFO 21.729.**
- A.- TRASLADO DE LA AERONAVE PARA VUELOS DE EXHIBICIÓN.
  - B.- VUELO DE TRASLADO DE LA AERONAVE POR MANTENIMIENTO.
  - C.- TRASLADO POR EVACUACIÓN DE PERSONAS EN ZONA DE CATASTROFE.
  - D.- ENSAYOS DE VUELO PARA AERONAVES, DESPUÉS DE UN OVERHAUL.
- 21.- **¿QUÉ REQUISITOS DEBE CUMPLIR EL CMA QUE PRESENTE UNA SOLICITUD DE RENOVACIÓN DE CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD? (13337) REF.: DAN 21, PÁGINA 8.8, PÁRRAFO 21.733.**
- A.- QUE ESTÉ APROBADO Y SEA HABILITADO EN EL MATERIAL.
  - B.- QUE SEA APROBADO POR LA DGAC.
  - C.- QUE SEA APROBADO POR LA DGAC Y AUTORIZADO POR LA FAA.
  - D.- QUE SEA APROBADO, VIGENTE Y HABILITADO EN EL MATERIAL.
- 22.- **¿QUÉ CERTIFICADO DE CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO SE DEBE UTILIZAR CUANDO LOS TRABAJOS DE MANTENIMIENTO A LOS QUE SE REFIERE, SE HAN EFECTUADO EN UNA PARTE NO INSTALADA EN UN PRODUCTO AERONÁUTICO? (13344) REF.: DAN 43, PÁGINA C.3, PÁRRAFO 43.207.**
- A.- FORMULARIO DGAC 8130-3.
  - B.- FORMULARIO DGAC 8130-5.
  - C.- FORMULARIO DGAC 8130-7.
  - D.- FORMULARIO DGAC 8130-9.

- 23.- **¿QUÉ PODRÁN INCLUIR LAS INSPECCIONES DE LA DGAC CON MOTIVO DE LA CERTIFICACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD? (13357) REF.: DAN 43, PÁGINA F.1, PÁRRAFO 43.503.**
- A.- UNA INSPECCIÓN ACUCIOSA A LOS HISTORIALES.
  - B.- UNA INSPECCIÓN ALEATORIA A LOS HISTORIALES.
  - C.- UNA INSPECCIÓN A LAS LICENCIAS DEL PERSONAL QUE EFECTUÓ EL MANTENIMIENTO.
  - D.- UNA INSPECCIÓN PROFUNDA A LOS REGISTROS DE MANTENIMIENTO.
- 24.- **¿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.
- 25.- **¿HASTA CUÁNDO SE MANTIENE VIGENTE EL CERTIFICADO DE APROBACIÓN DE CMA DAN 145? (13401) REF.: DAN 145, PÁGINA A-5, PÁRRAFO 145.11.**
- A.- HASTA QUE EL TITULAR RENUNCIE A ÉL.
  - B.- SIEMPRE.
  - C.- HASTA QUE EL TITULAR LO SUSPENDA.
  - D.- HASTA QUE EL TITULAR LO CANCELE.
- 26.- **¿CUÁLES SON ALGUNOS DE LOS MOTIVOS POR LOS CUALES LA DGAC PUEDE SUSPENDER O CANCELAR EL CERTIFICADO DE APROBACIÓN DE CMA DAN 145? (13402) REF.: DAN 145, PÁGINA A-5, PÁRRAFO 145.13.**
- A.- QUE EL CMA NO CUMPLE LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS EN LA DAN 43.
  - B.- QUE EL CMA NO CUMPLE LOS REQUISITOS ESTABLECIDOS EN LA DAN 145.
  - C.- QUE EL CMA NO CUENTE CON EL PERSONAL ADECUADO.
  - D.- QUE EL CMA NO CONSIGA LAS HERRAMIENTAS ESPECIALES.

- 27.- **¿QUÉ DEBE IDENTIFICAR LA LISTA DE CAPACIDAD EN CADA ESTRUCTURA DE AERONAVE O COMPONENTE? (13403) REF.: DAN 145, PÁGINA A-5, PÁRRAFO 145.17.**
- A.- LOS TRABAJOS EFECTUADOS ANTERIORMENTE Y ACTUALES.
  - B.- LA MARCA, MODELO, NÚMERO DE SERIE Y NÚMERO DE PARTE.
  - C.- LA MARCA Y MODELO O NÚMERO DE PARTE.
  - D.- LAS LIMITACIONES DE NIVEL DE MANTENIMIENTO AUTORIZADO.
- 28.- **¿PARA QUÉ ELEMENTOS DEBERA DISPONER DE INSTALACIONES DE ALMACENAMIENTO EL CMA DAN 145? (13416) REF.: DAN 145, PÁGINA B-1, PÁRRAFO 145.103.**
- A.- PARA AERONAVES, REPUESTOS, PLATAFORMAS Y ESCALERAS.
  - B.- PARA ELEMENTOS SERVIBLES, REPARABLES E INSERVIBLES.
  - C.- PARA ACCESORIOS, CARROS DE ARRASTRE, COMBUSTIBLES Y LUBRICANTES.
  - D.- PARA PARTES, REPUESTOS, EQUIPOS, HERRAMIENTAS Y MATERIALES.
- 29.- **¿QUIÉNES DEBEN TENER AUTORIZACIÓN PARA INGRESAR A LAS INSTALACIONES DE ALMACENAMIENTO? (13418) REF.: DAN 145, PÁGINA B-1, PÁRRAFO 145.103.**
- A.- EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO.
  - B.- SOLO EL PERSONAL AUTORIZADO.
  - C.- SOLO EL ENCARGADO DEL ALMACEN.
  - D.- TODO EL PERSONAL DEL CMA.
- 30.- **¿CÓMO SE DEBEN ALMACENAR LOS ELEMENTOS O COMPONENTES DE AERONAVE, MATERIALES O ELEMENTOS DE CONSUMO QUE TEMPORALMENTE NO TENGAN TRAZABILIDAD? (13422) REF.: DAN 145, PÁGINA B-1, PÁRRAFO 145.103.**
- A.- SEPARADOS DE ACUERDO A SU PORTE.
  - B.- COLOCADOS EN DISTINTOS ALMACENES.
  - C.- SEPARADOS POR PAREDES.
  - D.- AISLADOS DEL RESTO DE LOS ELEMENTOS.

- 31.- **¿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.
- 32.- **¿DÓNDE SE DEBE ESTABLECER EL PROCEDIMIENTO QUE DEBE SEGUIRSE PARA ASEGURAR LA TRAZABILIDAD DE LAS PARTES Y ELEMENTOS AERONÁUTICOS? (13432) REF.: DAN 145, PÁGINA B-1, PÁRRAFO 145.103.**
- A.- EN EL MCM.
  - B.- EN EL MPM.
  - C.- EN LOS INFORMES DE AUDITORIAS.
  - D.- EN LOS CERTIFICADOS DEL CMA.
- 33.- **¿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.
- 34.- **¿QUÉ DEBE NOMBRAR EL CMA PARA QUE VELE POR EL MANTENIMIENTO? (13439) REF.: DAN 145, PÁGINA B-2, PÁRRAFO 145.107.**
- A.- UN DIRECTIVO RESPONSABLE.
  - B.- UN GERENTE GENERAL.
  - C.- UN GERENTE DE MANTENIMIENTO.
  - D.- UN REPRESENTANTE LEGAL.

- 35.- ¿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.
- 36.- ¿QUÉ CONOCIMIENTOS DEBE TENER, EL PERSONAL QUE EFECTÚA INSPECCIÓN, EN EL MATERIAL QUE ES OBJETO DE MANTENIMIENTO EN EL CMA? (13456) REF.: DAN 145, PÁGINA B-4, PÁRRAFO 145.107.**
- A.- CONOCIMIENTOS EN MÉTODOS, TÉCNICAS DE INSPECCIÓN, EQUIPOS Y HERRAMIENTAS.
  - B.- CONOCIMIENTOS EN FACTORES HUMANOS, REGLAMENTACIÓN Y AERONAVES.
  - C.- CONOCIMIENTOS EN PERSONAL, INSPECCIONES, EQUIPOS Y HERRAMIENTAS.
  - D.- CONOCIMIENTOS EN MANTENIMIENTO, INSPECCIONES, EQUIPOS Y HERRAMIENTAS.
- 37.- ¿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.

- 38.- **¿CUÁL ES LA MISIÓN DE LA PERSONA DESIGNADA POR EL DIRECTIVO RESPONSABLE PARA SUPERVISAR EL SISTEMA DE CALIDAD? (13458) REF.: DAN 145, PÁGINA B-3, PÁRRAFO 145.107.**
- A.- INFORMARLE SOBRE EL FUNCIONAMIENTO DE LA EMPRESA.
  - B.- DARLE CUENTA DETALLADA DE LOS GASTOS EFECTUADOS EN MANTENIMIENTO.
  - C.- INFORMARLE SOBRE CUESTIONES DE CALIDAD Y CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA.
  - D.- INFORMARLE SOBRE EL TRATO ENTRE LAS PERSONAS DEL SISTEMA DE CALIDAD.
- 39.- **¿QUÉ DEBE GARANTIZAR EL DIRECTIVO RESPONSABLE EN UN CMA? (13462) REF.: DAN 145, PÁGINA B-2, PÁRRAFO 145.107.**
- A.- QUE LOS MANUALES DE MANTENIMIENTO ESTEN ACTUALIZADOS SIEMPRE.
  - B.- QUE TODO EL PERSONAL DEL CMA CUMPLA LA NORMATIVA AERONÁUTICA.
  - C.- QUE TODAS LAS AERONAVES SIEMPRE ESTÉN EN VUELO.
  - D.- QUE ESTEN DISPONIBLES LOS RECURSOS NECESARIOS PARA EFECTUAR EL MANTENIMIENTO.
- 40.- **¿QUÉ DEBE CONTEMPLAR, PARA EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO, EL PROGRAMA DE CAPACITACIÓN DE UN CMA DAN 145? (13463) REF.: DAN 145, PÁGINA B-5, PÁRRAFO 145.109.**
- A.- INSTRUCCIÓN INICIAL Y RECURRENTE EN UN CICLO PERMANENTE NO MAYOR A CUATRO AÑOS.
  - B.- INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO EN CICLOS NO MAYORES A DOS AÑOS.
  - C.- INSTRUCCIÓN OJT CADA TRES AÑOS.
  - D.- INSTRUCCIÓN, ENTRENAMIENTO Y CURSO INICIAL Y RECURRENTE CADA CUATRO AÑOS.



- 41.- **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.
- 42.- **¿QUÉ INFORMACIÓN DEBERÁ CONSIDERAR LA CERTIFICACIÓN DE "RETORNO AL SERVICIO" DE UNA AERONAVE? (13475) REF.: DAN 145, PÁGINA C-1, PÁRRAFO 145.205.**
- A.- LA INFORMACIÓN ESTABLECIDA EN LA DAN 145.
  - B.- LA INFORMACIÓN ESTABLECIDA EN LA DAN 43.
  - C.- LA INFORMACIÓN ESTABLECIDA EN LA DAN 65.
  - D.- LA INFORMACIÓN ESTABLECIDA EN LA DAN 119.
- 43.- **¿CÓMO PUEDE SER TRANSFERIDO UN CERTIFICADO DE TIPO? (14492) REF.: DAN 21, PÁGINA 2.6, PÁRRAFO 21.125.**
- A.- A TRAVÉS DE UN COMPROMISO.
  - B.- A TRAVÉS DE UN CONTRATO.
  - C.- CON UNA APROBACIÓN.
  - D.- MEDIANTE UN PACTO.
- 44.- **¿QUÉ VIGENCIA TIENEN LOS CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD ESTÁNDAR? (14499) REF.: DAN 21, PÁGINA 8.2, PÁRRAFO 21.711.**
- A.- HASTA 36 MESES.
  - B.- HASTA 12 MESES.
  - C.- HASTA 24 MESES.
  - D.- HASTA 48 MESES.

- 45.- **¿DÓNDE SE ESPECIFICARÁN Y SE LIMITARÁN EN DETALLE LAS HABILITACIONES QUE OTORGA LA DGAC AL CMA DAN 145? (14508) REF.: DAN 145, PÁGINA Ap.C-1, PÁRRAFO 1.**
- A.- EN UNA AUTORIZACIÓN EXCEPCIONAL.
  - B.- EN UNA TARJETA ADICIONAL.
  - C.- EN UNA AUTORIZACIÓN ADICIONAL.
  - D.- EN LA LISTA DE CAPACIDAD.
- 46.- **¿QUÉ SIGNIFICA LO SIGUIENTE "PERSONA QUE UTILIZA LA AERONAVE POR CUENTA PROPIA, CON O SIN FINES DE LUCRO, CONSERVANDO SU DIRECCIÓN TÉCNICA"? (14509) REF.: DAN 119, PÁGINA A.2, PÁRRAFO 1.**
- A.- OPERADOR.
  - B.- EXPLOTADOR.
  - C.- GERENTE.
  - D.- REPRESENTANTE TÉCNICO.
- 47.- **¿QUÉ AERONAVES ESTAN CONSIDERADAS EN EL PROCEDIMIENTO PARA EFECTUAR LA PRUEBA Y REGULACIÓN DEL SISTEMA ESTÁTICO-PITOT? (13105) REF.: DAN 43, APÉNDICE "B", PÁGINA B.2, PÁRRAFO (b).**
- A.- AERONAVES CON MOTORES DE TURBINA A GAS Y MOTORES RECÍPROCOS..
  - B.- AERONAVES DE TRANSPORTE PÚBLICO Y PRIVADAS..
  - C.- AERONAVES NO PRESURIZADAS Y PRESURIZADAS.
  - D.- AERONAVES GRANDES Y PEQUEÑAS.
- 48.- **¿QUÉ CLASIFICACIÓN EN RADIO DEBE TENER EL CMA PARA EJECUTAR PRUEBAS EN EL ATC TRANSPONDER? (13106) REF.: DAN 43, APÉNDICE "C", PÁGINA C.1, PÁRRAFO (a).**
- A.- CLASE 5.
  - B.- CLASE 2.
  - C.- CLASE 4.
  - D.- CLASE 3.

- 49.- **¿QUÉ ELEMENTOS DEBEN ESTAR SEGREGADOS EN LAS INSTALACIONES DEL CMA DAN 145? (13417) REF.: DAN 145, PÁGINA B-1, PÁRRAFO 145.103.**
- A.- LOS ELEMENTOS SERVIBLES DE LOS REPARABLES Y DE LOS INSERVIBLES.
  - B.- LAS AERONAVES DE LOS COMBUSTIBLES.
  - C.- LOS ELEMENTOS QUÍMICOS DE LOS BAÑOS Y COMEDORES.
  - D.- EL ÁREA DE DESCANSO DEL PERSONAL DE LA ZONA DE RUIDO.
- 50.- **¿QUÉ ES "DATO DE MANTENIMIENTO"? (13434) REF.: DAN 145, PÁGINA B-7, PÁRRAFO 145.117.**
- A.- CUALQUIER DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD O DOCUMENTO VIGENTE.
  - B.- CUALQUIER MANUAL, DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD O DOCUMENTO EQUIVALENTE.
  - C.- CUALQUIER PROCEDIMIENTO, DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD O DOCUMENTO EQUIVALENTE.
  - D.- TODOS LOS MANUALES DE MANTENIMIENTO.
- 51.- **¿QUÉ SE DEBE HACER ANTES DE INICIAR UNA INSPECCIÓN ANUAL O DE 100 HORAS"? (13276) REF.: DAN 43, APÉNDICE "A", PÁGINA A.1, PÁRRAFO 1.**
- A.- LIMPIAR CUIDADOSAMENTE LA AERONAVE Y EL MOTOR.
  - B.- LIMPIAR CUIDADOSAMENTE LA AERONAVE, EL MOTOR Y EL TREN DE ATERRIZAJE.
  - C.- LIMPIAR CUIDADOSAMENTE LA AERONAVE, EL MOTOR Y LA ZONA DEL FLAP.
  - D.- LIMPIAR CUIDADOSAMENTE LA AERONAVE, EL MOTOR, LA ZONA DEL FLAP Y EL TREN DE ATERRIZAJE.
- 52.- **¿QUÉ SE DEBE HACER CON LOS COMPASES MAGNÉTICOS QUE NO CUMPLAN LAS TOLERANCIAS INDICADAS EN EL APÉNDICE "D" DE LA DAN 43? (13153) REF.: DAN 43, APÉNDICE "D", PÁGINA D.1, PÁRRAFO (a).**
- A.- CALIBRARLOS EN LA AERONAVE.
  - B.- RETIRARLOS DE LA AERONAVE.
  - C.- ENVIARLOS A UN TALLER ESPECIALIZADO.
  - D.- ENVIARLOS AL FABRICANTE DEL COMPÁS.

- 53.- PARA REVALIDACIÓN DE UNA LICENCIA DE SUPERVISOR DE MANTENIMIENTO, SERÁ NECESARIO DEMOSTRAR ANTE LA DGAC: (REF: DAR-01, PAG. 3.72)**
- A.- HABER DESEMPEÑADO ACTIVIDADES PROPIAS DE SU LICENCIA, A LO MENOS 12 MESES EN ÚLTIMOS LOS 24 MESES.
  - B.- HABER REALIZADO UN CURSO FORMAL DE ACTUALIZACIÓN A FIN EN SU ÁREA, CADA 24 MESES.
  - C.- PRESENTAR UN CERTIFICADO MÉDICO GENERAL "APTO".
  - D.- TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS.
- 54.- CUANDO SE EFECTÚA UNA ALTERACIÓN MAYOR O UNA REPARACIÓN MAYOR ¿A QUIEN O A QUIÉNES SE LES ENVIA UN EJEMPLAR ORIGINAL DEL FORMULARIO DGAC 337? (13159) REF.: DAN 43, PÁGINA D.2, PÁRRAFO 43.303.**
- A.- AL OPERADOR, AL CMA QUE HAYA LIDERADO LOS TRABAJOS, AL FABRICANTE DE LA AERONAVE Y A LA DGAC.
  - B.- AL EXPLOTADOR, A CADA UNO DE LOS CMA PARTICIPANTES Y A LA DGAC.
  - C.- AL OPERADOR, AL CMA QUE HAYA LIDERADO Y A LA DGAC.
  - D.- AL EXPLOTADOR, AL CMA QUE HAYA LIDERADO Y A LA DGAC.
- 55.- ¿QUÉ ES UNA "INSPECCIÓN PROGRESIVA"? (13161) REF.: DAN 43, PÁGINA A.3, PÁRRAFO 5.**
- A.- INSPECCIÓN PARCIAL DE LA AERONAVE, QUE SE COMPLETA EN UN PERÍODO DE DOCE MESES.
  - B.- INSPECCIÓN DE LA AERONAVE COMPLETA, DIVIDIDA EN PORCIONES REPARTIDAS EN CADA PERÍODO DE DOCE MESES CALENDARIO.
  - C.- INSPECCIÓN PERIÓDICA QUE INCLUYE UNA REVISIÓN DE 100 HORAS O SIMILAR.
  - D.- INSPECCIÓN EN LA CUAL SE EXAMINA UNA AERONAVE O PARTE DE ELLA, PARA ESTABLECER QUE ESTA CONFORME A SUS ESPECIFICACIONES.

- 56.- **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.
- 57.- **¿QUÉ DOCUMENTO TÉCNICO OBLIGATORIO EMITE LA DGAC CUANDO EXISTE UNA CONDICIÓN INSEGURA Y QUE PODRÍA DESARROLLARSE O EXISTIR EN TODOS LOS PRODUCTOS O COMPONENTES DEL MISMO DISEÑO? (13146) REF.: DAN 43, PÁGINA A.3, PÁRRAFO 1.**
- A.- BOLETÍN DE SERVICIO.
  - B.- MANUAL DE REPARACIONES ESTRUCTURALES (SRM).
  - C.- DIRECTIVA DE TRABAJO INMEDIATO.
  - D.- DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD (DA).
- 58.- **¿QUÉ DOCUMENTO DEBERÁ PROPORCIONAR UN CMA DAN 145, PARA USO Y ORIENTACIÓN DEL PERSONAL DE MANTENIMIENTO? (13473) REF.: DAN 145, PÁGINA 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.- LOS MANUALES DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE DE MAYOR PESO.
- 59.- **¿QUIÉN DEBE FIRMAR EL DOCUMENTO DE AUTO-EVALUACIÓN, CUANDO SE QUIERE INCLUIR UNA ESTRUCTURA DE AERONAVE EN LA LISTA DE CAPACIDAD? (13412) REF.: DAN 145, PÁGINA A.6, PÁRRAFO 145.17**
- A.- EL GERENTE GENERAL Y EL REPRESENTANTE TÉCNICO.
  - B.- EL REPRESENTANTE LEGAL.
  - C.- EL INGENIERO Y EL REPRESENTANTE LEGAL.
  - D.- EL DIRECTIVO RESPONSABLE Y EL DIRECTIVO DE CONTROL DE CALIDAD.

- 60.- **¿QUÉ VIGENCIA TIENE UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL CATEGORÍA RESTRINGIDA? (13301) REF.: DAN 21, PÁGINA 8.2, PÁRRAFO 21.711.**
- A.- OCHO MESES.
  - B.- VEINTICUATRO MESES.
  - C.- QUINCE MESES.
  - D.- DOCE MESES.
- 61.- **¿QUÉ REQUISITO DEBE CUMPLIR UNA AERONAVE EXCEDENTE DE LAS FUERZAS ARMADAS, PARA OBTENER UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL CATEGORÍA RESTRINGIDA? (13316) REF.: DAN 21, PÁGINA 8.4, PÁRRAFO 21.717.**
- A.- QUE SEA INSPECCIONADA Y VOLADA CON UN INSPECTOR DE LA DGAC.
  - B.- QUE SEA INSPECCIONADA POR LA DGAC.
  - C.- QUE SEA INSPECCIONADA EN LA FÁBRICA.
  - D.- QUE SEA INSPECCIONADA POR UN CMA AUTORIZADO, VIGENTE Y HABILITADO POR LA DGAC.
- 62.- **¿QUÉ PUEDE UTILIZAR SI NO CUENTA CON UN EQUIPO ESPECIAL QUE EL FABRICANTE A DETERMINADO PARA UN TRABAJO ESPECÍFICO?(13195) REF.: DAN 43, PÁGINA B.2, PÁRRAFO 43.105.**
- A.- UTILIZAR UNO EQUIVALENTE ACEPTABLE PARA LA DGAC.
  - B.- ARRENDAR EL EQUIPO A OTRO CMA.
  - C.- ENVIAR EL TRABAJO A LA FÁBRICA.
  - D.- REEMPLAZAR EL MÉTODO DE TRABAJO.
- 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, DESARMÁNDOLOS 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 PUEDE INCLUIR UNA INSPECCIÓN CON MOTIVO DE LA CERTIFICACIÓN DE AERONAVEGABILIDAD DE UNA AERONAVE? (13156) REF.: DAN 43, PÁGINA F.1, PÁRRAFO 43.503.**
- A.- UNA INSPECCIÓN FÍSICA A LA AERONAVE Y UN VUELO DE VERIFICACIÓN. UNA INSPEC. A LA DOCUMENTACIÓN Y UNA INSPEC. ALEATORIA A LOS HISTORIALES, REGISTROS, ETC.
  - B.- UNA INSPECCIÓN FÍSICA A LAS INSTALACIONES DONDE SE FECHÓ EL MANTENIMIENTO A LA AERONAVE Y UN VUELO DE VERIFICACIÓN.
  - C.- UNA INSPECCIÓN DETALLADA A LOS HISTORIALES Y REGISTROS DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE O UN VUELO DE VERIFICACIÓN.
  - D.- SOLO B y C SON CORRECTAS.
- 65.- **¿QUIÉN DEBE ASEGURAR QUE TODAS LAS HERRAMIENTAS, LOS EQUIPOS Y EN PARTICULAR LOS EQUIPOS DE ENSAYO, ESTEN CALIBRADOS CONFORME A UNA NORMA? (13421) REF.: DAN 145, PÁGINA B-7, PÁRRAFO 145.115.**
- A.- EL ENCARGADO DEL PAÑOL DE HERRAMIENTAS.
  - B.- EL GERENTE GENERAL.
  - C.- EL CENTRO DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO.
  - D.- EL PERSONAL DE CERTIFICACIÓN.
- 66.- **RESPECTO DE LOS REQUISITOS DEL PERSONAL DE INSPECCIÓN ¿EN QUÉ DEBERÁ DEMOSTRAR HABILIDAD? (13454) REF.: DAN 145, PÁGINA B-4, PÁRRAFO 145.107.**
- A.- EN EL USO Y CONTROL DE RECURSOS HUMANOS Y FINANCIEROS.
  - B.- EN HABER EFECTUADO UN CURSO EN EL MATERIAL AÉREO Y/O UN OJT.
  - C.- EN EL USO DE LOS DIFERENTES TIPOS DE EQUIPOS QUE UTILIZA EL CMA.
  - D.- EN EL MANEJO DE LAS COMPETENCIAS DEL PERSONAL TÉCNICO.

- 67.- **¿A QUÉ DEFINICIÓN 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.
- 68.- **¿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 BITÁCORA DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE.
  - B.- EN LA BITÁCORA DE VUELO, DE MANTENIMIENTO Y DE OPERACIÓN DE LA AERONAVE.
  - C.- EN TODOS LOS DOCUMENTOS DEL CMA.
  - D.- EN LA BITÁCORA DE VUELO Y DE MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE.
- 69.- **¿QUE SE DEBE HACER PARA APROBAR UN MOTOR RECÍPROCO PARA RETORNO AL SERVICIO, DESPUÉS DE UNA INSPECCIÓN ANUAL? (13142) REF. : DAN 43, PAGINA B. 6, PÁRRAFO 43.111.**
- A.- UNA VERIFICACIÓN DE TODA LA DOCUMENTACIÓN INVOLUCRADA.
  - B.- UNA REVISIÓN COMPLETA.
  - C.- UNA PRUEBA DE COMPRESIÓN DE CILINDROS.
  - D.- UNA PRUEBA FUNCIONAL.



- 70.- 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 TÉRMINO 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.
- 71.- 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.
- 72.- ¿DE QUÉ REQUISITO QUEDARÁN EXENTOS LOS CMA DAN 145 QUE INCLUYAN EN SU LISTA DE CAPACIDAD, AVIONES CON UN PMD DE HASTA 5.700 KG., POTENCIADOS CON MOTORES RECÍPROCOS? (13469) REF.: DAN 145, PÁGINA B-5, PÁRRAFO 145.109.**
- A.- DEL REQUISITO DE INSTRUCCIÓN Y ENTRENAMIENTO.
- B.- DEL REQUISITO DE CAPACITACIÓN.
- C.- DEL REQUISITO DE CURSO INICIAL.
- D.- DEL REQUISITO DE CURSO RECURRENTE.

- 73.- **¿A QUÉ CLASE DE CLASIFICACIÓN DE LAS HABILITACIONES CORRESPONDEN LAS "AERONAVES DE ESTRUCTURA MIXTA, DE MASA MÁXIMA DE DESPEGUE SUPERIOR A 5.700 KILOS? (13481) REF.: DAN 145, PÁGINA Ap.C-1, PÁRRAFO 2.**
- A.- CLASE 1.
  - B.- CLASE 3.
  - C.- CLASE 2.
  - D.- CLASE 4.
- 74.- **¿QUIÉN PUEDE REALIZAR TAMBIÉN LAS LABORES DE INSPECCIÓN PARA CERTIFICACIÓN Y DAR CONFORMIDAD DE MANTTO EN BASES AUXILIARES? (13455) REF.: DAN 145, PÁGINA B-4, PÁRRAFOS 145.107 Y 145.109.**
- A.- SOLO EL PERSONAL DE SUPERVISOR DE MANTENIMIENTO.
  - B.- EL PERSONAL CONTRATADO A PLAZO INDEFINIDO EN EL CMA.
  - C.- TODO EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO DEL CMA.
  - D.- EL PERSONAL DE MECÁNICOS DE MANTTO. CALIFICADO, DESIGNADO POR EL CMA.
- 75.- **IDENTIFIQUE CUAL DE LAS ATRIBUCIONES QUE SE MENCIONAN A CONTINUACIÓN, NO CORRESPONDE A LAS DE UNA LICENCIA DE SUPERVISOR (DAR 01, CAPITULO 4, ART. 4.6.3.5.2);**
- A.- CERTIFICAR CON SU FIRMA, LA VUELTA AL SERVICIO DE AVIONES PEQUEÑOS PROPULSADOS CON MOTORES RECÍPROCOS.
  - B.- EN POSTAS O BASES AUXILIARES, DAR CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO Y VUELTA AL SERVICIO A AERONAVES PARA LAS CUALES POSEA HABILITACIÓN, DESPUÉS DE EJECUTAR REVISIONES BÁSICAS.
  - C.- CERTIFICAR CON SU FIRMA, LA VUELTA AL SERVICIO DE AVIONES GRANDES SOLO EN TRABAJOS O SERVICIOS DE MANTENIMIENTO MENOR ESTABLECIDO EN EL MPM DEL CMA.
  - D.- CERTIFICAR LA VUELTA AL SERVICIO DE AVIONES DE PESO MÁXIMO DE DESPEGUE CERTIFICADO IGUAL O INFERIOR A 5700 KGS., PROPULSADOS CON MOTORES DE TURBINA A GAS.

- 76.- UN CMA QUE CUENTE CON HABILITACIÓN PARA EFECTUAR MANTTO. PERO QUE NO POSEA TODAS LAS CAPACIDADES PARA EFECTUAR TODOS LOS TRABAJOS DE UNA ALTERACIÓN O REPARACIÓN MAYOR: (13287) REF.: DAN 43, PÁGINA D.1, PÁRRAFO 43.301.**
- A.- PODRÁ SUBCONTRATAR A OTROS CMA O TALLERES DE SERVICIOS ESPECIALIZADOS.
  - B.- DEBERÁ ENVIAR TODAS LAS PARTES O LA AERONAVE A LA FÁBRICA.
  - C.- PODRÁ PEDIR MECÁNICOS ESPECIALIZADOS.
  - D.- PODRÁ PEDIR MECÁNICOS, SUPERVISORES E INGENIEROS A OTRO CMA.
- 77.- ¿A QUIÉN DEBERÁ INFORMAR EL TITULAR DE UNA AUTORIZACIÓN TÉCNICA ESTÁNDAR QUE TENGA SUS CERTIFICADOS CONVALIDADOS EN CHILE, DE UN PRODUCTO QUE PRESENTE FALLA, DEFECTO, O MAL FUNCIONAMIENTO DE UN PRODUCTO AERONÁUTICO, PARTE, ETC.? (14478) REF.: DAN 21, PÁGINA 1.2, PÁRRAFO 21.7.**
- A.- A TODAS LAS AUTORIDADES.
  - B.- AL FABRICANTE DE LA AERONAVE.
  - C.- A LA AUTORIDAD DEL PAÍS DE MATRÍCULA.
  - D.- A LA DGAC.
- 78.- PARA QUE UNA PERSONA PUEDA SOLICITAR A LA DGAC., LA CONVALIDACIÓN DE UN CERTIFICADO DE TIPO OTORGADO POR UNA AUTORIDAD AERONÁUTICA EXTRANJERA, DEBERÁ CONVALIDARLO SOLO SI LO REALIZA (14481) REF.: DAN 21, PÁGINA 2.5, PÁRRAFO 21.117:**
- A.- EN CONOCIMIENTO A LA AUTORIDAD AERONÁUTICA DEL PAÍS QUE OTORGÓ EL CERTIFICADO.
  - B.- EN CONOCIMIENTO A LA AUTORIDAD AERONÁUTICA DEL PAÍS EN QUE LA AERONAVE ESTÁ MATRICULADA.
  - C.- EN CONOCIMIENTO DE TODAS LAS AUTORIDADES AERONÁUTICAS EN QUE OPERA LA AERONAVE.
  - D.- EN CONOCIMIENTO DEL EXPLOTADOR Y LA AUTORIDAD AERONÁUTICA EN QUE OPERA LA AERONAVE.

- 79.- **¿QUE PERÍODO DE TIEMPO TIENE LA VIGENCIA DE UN PERMISO ESPECIAL DE VUELO?(14501) REF.: DAN 21, PÁGINA 8.2, PÁRRAFO 21.711.**
- A.- UN PERÍODO DE VEINTE Y CUATRO MESES.
  - B.- EL QUE HAYA SOLICITADO EL POSTULANTE.
  - C.- UN PERÍODO DE CUATRO MESES A PARTIR DEL OTORGAMIENTO.
  - D.- EL ESPECIFICADO EN EL MISMO PERMISO.
- 80.- **¿QUE PERÍODO DE TIEMPO TIENE LA VIGENCIA DE UN PERMISO ESPECIAL DE VUELO? (14501) REF.: DAN 21, PÁGINA 8.2, PÁRRAFO 21.711.**
- A.- UN PERÍODO DE VEINTE Y CUATRO MESES.
  - B.- EL QUE HAYA SOLICITADO EL POSTULANTE.
  - C.- UN PERÍODO DE CUATRO MESES A PARTIR DEL OTORGAMIENTO.
  - D.- EL ESPECIFICADO EN EL MISMO PERMISO.
- 81.- **¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES RESTRICCIONES SE APLICA A UN CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL? (14502) REF.: DAN 21, PÁGINA 8.2, PÁRRAFO 21.711.**
- A.- QUE EL EXPLOTADOR GARANTICE Y PUEDA DEMOSTRAR LA AERONAVEGABILIDAD DE LA AERONAVE Y QUE PERMANEZCA MATRICULADA EN EL PAÍS.
  - B.- QUE EL EXPLOTADOR GARANTICE QUE CUMPLE CON LAS LIMITACIONES TÉCNICAS Y OPERACIONALES Y QUE PERMANEZCA MATRICULADA EN EL PAÍS. .
  - C.- QUE EL EXPLOTADOR GARANTICE QUE POSEE TODAS LAS PUBLICACIONES TÉCNICAS Y HERRAMIENTAS Y QUE PERMANEZCA MATRICULADA EN EL PAÍS.
  - D.- QUE EL EXPLOTADOR GARANTICE QUE POSEE UN CONTRATO DE MANTENIMIENTO.

- 82.- **¿QUÉ DEBE INDICAR EN LA DECLARACIÓN UN SOLICITANTE DE PERMISO ESPECIAL DE VUELO? (14507) REF.: DAN 21, PÁGINA 8.7, PÁRRAFO 21.731.**
- A.- PROPÓSITO DEL VUELO, TIEMPO DE VUELO Y CANTIDAD DE ESCALAS QUE REALIZARÁ.
  - B.- RUTA PREVISTA Y ESCALAS QUE UTILIZARÁ PARA REABASTECERSE DE COMBUSTIBLE.
  - C.- PROPÓSITO DEL VUELO Y TRIPULACIÓN AUXILIAR REQUERIDA.
  - D.- PROPÓSITO DEL VUELO, TRIPULACIÓN REQUERIDA Y EQUIPAMIENTO NECESARIO PARA OPERAR AL AERONAVE.
- 83.- **¿CUÁLES SON ALGUNAS DE LAS CAUSAS POR LAS QUE SE PUEDE OTORGAR UN PERMISO ESPECIAL DE VUELO? (14506) REF.: DAN 21, PÁGINA 8.7, PÁRRAFO 21.729.**
- A.- TRASLADO DE UNA AERONAVE PARA DEMOSTRACIÓN DE VENTA Y ENTRENAMIENTO DE TRIPULACIONES.
  - B.- TRASLADO DE UNA AERONAVE PARA EFECTUARLE MANTENIMIENTO, REPARACIÓN, ALTERACIÓN O ALMACENARLA.
  - C.- TRASLADO DE LA AERONAVE PARA VUELO IMPREVISTO CON AUTORIDADES.
  - D.- A, B y C SON CORRECTAS.
- 84.- **¿QUÉ PUEDE HACER LA DGAC SI CONSTATA QUE LA EMPRESA NO CUMPLE ALGUNO DE LOS REQUISITOS TÉCNICOS QUE DIERON ORIGEN AL AOC? (14512) REF.: DAN 119, PÁGINA C.2, PÁRRAFO 119.105.**
- A.- RESTRINGIR EL AOC.
  - B.- CANCELAR EL AOC.
  - C.- SUSPENDER EL CERTIFICADO AOC.
  - D.- MODIFICAR EL AOC.
- 85.- **¿QUÉ VIGENCIA TIENE EL CERTIFICADO AOC? (14511) REF.: DAN 119, PÁGINA C.2, PÁRRAFO 119.105.**
- A.- VEINTE Y CUATRO MESES.
  - B.- MIENTRAS DURE LA OPERACIÓN.
  - C.- DE CARÁCTER INDEFINIDA.
  - D.- DOCE MESES.

- 86.- ¿CUÁNDO EMPIEZA A CORRER EL TIEMPO QUE TIENE LA DGAC PARA TERMINAR EL PROCESO DE CERTIFICACIÓN? (14510) REF.: DAN 119, PÁGINA C.2, PÁRRAFO 119.101.**
- A.- DESDE CUANDO EL USUARIO PARTICIPA EN LA PRIMERA REUNIÓN CON LA DGAC.
  - B.- DESDE CUANDO EL USUARIO ENTREGA LOS PRIMEROS ANTECEDENTES.
  - C.- DESDE CUANDO EL USUARIO ENTREGA LA TOTALIDAD DE LOS ANTECEDENTES REQUERIDO.
  - D.- DESDE CUANDO EL USUARIO PRESENTA LA SOLICITUD A LA DGAC.
- 87.- LA MEL, ADEMÁS DE CONTENER LAS CIRCUNSTANCIAS, LIMITACIONES Y PROCEDIMIENTOS PARA LA LIBERACIÓN DE VUELO DE LA AERONAVE, DEBERÁ SER ESPECIFICA PARA: (14513) REF.: DAN 119, PÁGINA D.1, PÁRRAFO 119.201.**
- A.- EL TIPO, MODELO Y NÚMERO DE SERIE DE LA AERONAVE.
  - B.- EL TIPO, MODELO Y SERIE DE LA AERONAVE.
  - C.- EL TIPO, FABRICANTE, MODELO Y SERIE DE LA AERONAVE.
  - D.- TIPO, MODELO, SERIE Y MATRICULA DE AERONAVES.