

## ESTRUCTURA DE AERONAVES M.M.A.F.

1 ¿CÓMO SE DEFINE LA LÍNEA BUTTOCK DE UN AVIÓN? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 6, PÁRRAFO 3.

- A) ES UNA MEDIDA A LA IZQUIERDA Y A LA DERECHA, PARALELA A LA LÍNEA CENTRAL VERTICAL.
- B) ES UNA MEDIDA A LA IZQUIERDA, Y/O A LA DERECHA Y PERPENDICULAR A LA LÍNEA CENTRAL VERTICAL.
- C) ES UNA MEDIDA AMPLIA A LA DERECHA Y PARALELA A LA LÍNEA CENTRAL HORIZONTAL.

2 LA ESTACIÓN DEL FUSELAJE (FS) 527 SIGNIFICA QUE ESTÁ A 527 PULGADAS DESDE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 6, PÁRRAFO 2.

- A) EL DATO DE REFERENCIA (RD).
- B) LA NARIZ DEL AVIÓN.
- C) EL CENTRO DEL EJE DEL TREN DE NARIZ.

3 ¿POR CUÁNTAS PARTES PRINCIPALES ESTA FORMADA LA ESTRUCTURA DE UNA AERONAVE DE ALA FIJA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 1, PÁRRAFO 1.

- A) 5.
- B) 4.
- C) 6.

4 LOS MIEMBROS ESTRUCTURALES ESTÁN DISEÑADOS PARA SOPORTAR: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 1, PÁRRAFO 2.

- A) CARGAS LATERALES.
- B) CARGAS TERMINALES.
- C) CARGAS TERMINALES MÁS QUE CARGAS LATERALES.

5 LOS ESFUERZOS PRINCIPALES A LOS CUALES ESTÁ SOMETIDA UNA AERONAVE SON: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 1, PÁRRAFO 5.

- A) 5.
- B) 4.
- C) 6.

6 EL ESFUERZO DE TENSIÓN ES AQUEL QUE TIENDE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 1, PÁRRAFO 5.

- A) A SEPARAR LA PIEZA.
- B) A COMPRIMIR LA PIEZA.
- C) A GIRAR LA PIEZA.

7 CUANDO SE PRODUCE EL ESFUERZO DE FLEXIÓN (DOBLES) ¿QUÉ ESFUERZOS SE DESARROLLAN SOBRE LAS PARTES INVOLUCRADAS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 1, PÁRRAFO 10.

- A) CORTE Y TORSIÓN.
- B) COMPRESIÓN Y TENSIÓN.
- C) COMPRESIÓN Y CORTE.

8 LOS DOS TIPOS GENERALES DE FUSELAJE SE LLAMAN: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 2, PÁRRAFO 2.

- A) ARMAZÓN Y MONOCOQUE.
- B) MONOCOQUE Y SEMI-MONOCOQUE.
- C) ARMAZÓN Y SEMI-MONOCOQUE.

9 ¿CUÁLES SON LAS ALEACIONES USADAS PRINCIPALMENTE EN UN FUSELAJE DE TIPO SEMIMONOCOQUE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 3, PÁRRAFO 3.

- A) ALUMINIO Y MAGNESIO.
- B) ALUMINIO Y TITÁNIO.
- C) MAGNESIO Y ACERO.

10 ¿QUÉ SIGNIFICA QUE EL ALA DE UNA AERONAVE SEA CANTILEVER? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 6, PÁRRAFO 2.

- A) QUE NO TIENE SOPORTES EXTERNOS.
- B) QUE TIENE SOPORTES EXTERNOS.
- C) QUE LOS SOPORTES EXTERNOS SON AJUSTABLES.

11 LAS ALAS DE UNA AERONAVE SON DISEÑADAS PARA PROPORCIONAR CIERTAS CARACTERÍSTICAS DE VUELO, COMO POR EJEMPLO: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 8, PÁRRAFO 2.

- A) GRAN SUSTENTACIÓN, BALANCE Y ESTABILIDAD.
- B) GRAN CAPACIDAD PARA ALMACENAR COMBUSTIBLE Y MANIOBRABILIDAD.
- C) GRAN ESTABILIDAD, CONTROL Y SUSTENTACIÓN.

12 ¿QUÉ ELEMENTO DA LA CURVATURA DEL ALA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 10, PÁRRAFO 1.

- A) LAS COSTILLAS.
- B) LAS VIGAS.
- C) LOS LARGEROS.

## ALINEAMIENTO Y ARMADO M.M.A.F

1 EL ÁNGULO DE INCLINACIÓN LATERAL (ROLL), ES CONTROLADO POR: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 41, PÁRRAFO 7.

- A) TIMÓN DE PROFUNDIDAD.
- B) ALERONES.
- C) ESTABILIZADOR HORIZONTAL.

2 UN PLANO DE SUSTENTACIÓN ES UNA SUPERFICIE DISEÑADA PARA OBTENER: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 30, PÁRRAFO 6.

- A) UN LEVANTAMIENTO DEFINIDO.
- B) UNA REACCIÓN CONTROLADA DEL AIRE EN EL CUAL SE MUEVE.
- C) UNA REACCIÓN DESEABLE DEL AIRE EN EL CUAL SE MUEVE.

3 EL ÁNGULO DE INCIDENCIA ES EL ÁNGULO AGUDO FORMADO POR: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 32, PÁRRAFO 3.

- A) UNA LÍNEA PARALELA A LA CUERDA DEL ALA Y UNA LÍNEA PARALELA AL EJE LONGITUDINAL DEL AVIÓN.
- B) LA DIFERENCIA ANGULAR ENTRE EL AJUSTE DEL PERFIL AERODINÁMICO AUXILIAR (ESTABILIZADOR HORIZONTAL).
- C) LA DIFERENCIA ANGULAR ENTRE EL AJUSTE DE AMBAS ALAS DE UN BIPLANO.

4 ¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DE LOS COMPENSADORES SERVO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 46, PÁRRAFO 3.

- A) AYUDAR A MOVER LA SUPERFICIE DE CONTROL Y MANTENERLA EN LA POSICIÓN DESEADA.
- B) CONTRIBUIR AL BALANCEAMIENTO ESTÁTICO DE LAS SUPERFICIES DE CONTROL.
- C) BALANCEAR EL PESO DE AQUELLA PARTE DE LA SUPERFICIE DE CONTROL QUE ESTÁ UBICADA DETRÁS DE LA LÍNEA DE LAS BISAGRAS.

5 EL ARMADO (ASSEMBLY) COMPRENDE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 27, PÁRRAFO 1.

- A) UNIR TODOS LOS COMPONENTES DE UNA AERONAVE.
- B) EFECTUAR EL REGLAJE DE TODAS LAS PARTES DE UNA AERONAVE.
- C) AMBAS RESPUESTAS SON CORRECTAS.

6 ¿CUÁLES SON LAS PARTES QUE CONCIERNEN A LA AERODINÁMICA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 27, PÁRRAFO 7.

- A) LA AERONAVE, EL VIENTO RELATIVO Y LA ATMÓSFERA.
- B) LA AERONAVE, SUS CONTROLES Y LA ATMÓSFERA.
- C) LA ATMÓSFERA, LA AERONAVE Y LA ALTURA.

7 ¿QUÉ ES AFECTADO POR LOS CAMBIOS DE DENSIDAD DE LA ATMÓSFERA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 28, PÁRRAFO 6.

- A) LA POTENCIA DEL MOTOR O MOTORES.
- B) LA PERFORMANCE AERODINÁMICA DE LA AERONAVE.
- C) LA ALTURA A LA CUAL LA AERONAVE PUEDE VOLAR.

8 EL TOTAL DE LA SUSTENTACIÓN SE PRODUCE POR: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 29, PÁRRAFO 4.

- A) LA DIFERENCIA DE PRESIÓN ENTRE LA CARA SUPERIOR E INFERIOR DE UN PLANO AERODINÁMICO.
- B) LA DISMINUCIÓN DE PRESIÓN EN LA CARA SUPERIOR Y EL AIRE DE IMPACTO EN LA CARA INFERIOR DE UN PLANO AERODINÁMICO.
- C) EL AIRE DE IMPACTO Y LA FORMA DEL PLANO DE SUSTENTACIÓN.

9 SE LLAMA CUERDA DE UN PLANO DE SUSTENTACIÓN A UNA LÍNEA RECTA IMAGINARIA QUE PASA DESDE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 31, PÁRRAFO 2.

- A) LA RAÍZ A LA PUNTA DEL PLANO.
- B) LA PARTE SUPERIOR MÁS ANCHA A LA PARTE INFERIOR DE UN PLANO AERODINÁMICO.
- C) EL BORDE DE ATAQUE AL BORDE DE FUGA DE UN PLANO AERODINÁMICO.

10 ¿POR QUÉ EL FLAP AUMENTA LA SUSTENTACIÓN? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 47, PÁRRAFO 4.

- A) PORQUE AUMENTA LA CURVATURA DEL ALA.
- B) PORQUE AUMENTA LA CURVATURA INFERIOR DEL ALA.
- C) PORQUE CREA UNA CURVATURA INFERIOR POSITIVA.

11 LAS FUERZAS QUE ACTÚAN EN UN AVIÓN EN VUELO SE LLAMAN: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 33, PÁRRAFO 5.

- A) FUERZA - PESO - EMPUJE- TRACCIÓN.
- B) SUSTENTACIÓN - GRAVEDAD - RESISTENCIA PARÁSITA - RESISTENCIA INDUCIDA.
- C) SUSTENTACIÓN - RESISTENCIA - PESO - EMPUJE O TRACCIÓN.

12 EL EJE DE UNA AERONAVE QUE SE EXTIENDE DESDE LA NARIZ A LA COLA SE LLAMA: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 35, PÁRRAFO 3.

- A) VERTICAL.
- B) LATERAL.
- C) LONGITUDINAL.

13 ¿CUÁLES SON LOS CONTROLES DE VUELO PRIMARIOS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 40, PÁRRAFO 2.

- A) ALERONES - ELEVADOR - TIMONES DE DIRECCIÓN.
- B) ALERONES - ELEVADORES - TIMÓN DE DIRECCIÓN.
- C) ALERÓN - ELEVADOR - TIMÓN DE DIRECCIÓN.

14 LOS SPOILERS SON USADOS PRINCIPALMENTE PARA: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 41, PÁRRAFO 7.

- A) REDUCIR LA VELOCIDAD.
- B) CONTROL LATERAL.
- C) CONTROL LONGITUDINAL.

15 EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO DEBE ENTENDER LA RELACIÓN QUE EXISTE ENTRE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 27, PÁRRAFO 5.

- A) LA ATMÓSFERA, LA AERONAVE Y LAS FUERZAS QUE ACTÚAN EN VUELO.
- B) LA AERONAVE, LOS CONTROLES DE VUELO Y LA ATMÓSFERA.
- C) LA AERODINÁMICA, LA ATMÓSFERA Y LA AERONAVE.

## PROTECCION DE HIELO Y LLUVIA M.M.A.F. Y A.R

1 ¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DE UNA VÁLVULA DE DISTRIBUCIÓN, EN UN SISTEMA ANTIHIELO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 291, PÁRRAFO 4.

- A) REMOVER EL ACEITE DEL SISTEMA ANTIHIELO.
- B) CONTROLAR LA SECUENCIA DEL SISTEMA.
- C) REGULAR LA TEMPERATURA EN EL SISTEMA.

2 LAS BOTAS ANTI-HIELO SE COLOCAN AL BORDE DE ATAQUE AFIANZADAS CON: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 287, PÁRRAFO 2.

- A) PEGAMENTO O LÁMINAS METÁLICAS ATORNILLADAS.
- B) SOLO PEGAMENTO.
- C) SOLO LÁMINAS METÁLICAS PEGADAS.

3 ¿EN QUÉ LUGAR SE PUDE PRODUCIR HIELO CON TEMPERATURAS SOBRE EL PUNTO DE CONGELAMIENTO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 285, PÁRRAFO 3.

- A) EN EL CARBURADOR.
- B) EN EL BORDE DE ATAQUE.
- C) EN EL PARABRISAS.

4 ¿QUÉ SIGNIFICA QUE UN SISTEMA SEA ANTIHIELO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 293, PÁRRAFO 1.

- A) QUE ES NEUMÁTICO.
- B) QUE REMUEVE EL HIELO FORMADO.
- C) QUE EVITA LA FORMACIÓN DE HIELO.

5 ¿QUÉ SISTEMAS SE USAN PARA CONTROLAR O PREVENIR LA FORMACIÓN DE HIELO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 286, PÁRRAFO 2.

- A) NEUMÁTICO - ELÉCTRICO - ALCOHOL.
- B) NEUMÁTICO - ALCOHOL - LIMPIAPARABRISAS.
- C) ELÉCTRICO - AIRE A PRESIÓN - ALCOHOL.

6 ¿DE DÓNDE PUEDE OBTENER EL AIRE UN SISTEMA DESHIELADOR NEUMÁTICO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 289, PÁRRAFO 2. / PÁGINA 296, PÁRRAFO 2.

- A) DE UN ACUMULADOR O DESDE LA TURBINA EN UN MOTOR DE TURBINA A GAS.
- B) DESDE EL MÚLTIPLE EN UN MOTOR RECÍPROCO O DESDE EL COMPRESOR EN UN MOTOR DE TURBINA A GAS.
- C) DE UNA BOMBA DE AIRE O SACANDO AIRE DESDE EL COMPRESOR EN UN MOTOR DE TURBINA A GAS.

7 EL MANTENIMIENTO QUE REQUIERE UN SEPARADOR DE ACEITE ES: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 290, PÁRRAFO 6.

- A) CAMBIO DE FILTRO.
- B) REEMPLAZO POR VIDA LIMITADA.
- C) LAVADO DEL INTERIOR CON UN SOLVENTE.

8 EN LOS SISTEMAS DESHIELADORES NEUMÁTICOS LA VÁLVULA DE ALIVIO DE PRESIÓN (RELIEF VALVE) TAMBIEN ACTÚA COMO: REF.: AC 65.15A, PÁGINA 292, PÁRRAFO 2.

- A) SHUTOFF.
- B) ELEMENTO DE SEGURIDAD.
- C) REGULADOR DE PRESIÓN.

9 ¿CUÁLES SON LOS ELEMENTOS QUE DEBE EVITAR QUE ESTÉN EN CONTACTO CON LAS BOTAS ANTIHIELO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 292, PÁRRAFO 7.

- A) GASOLINA - GRASA - ACEITE - SUCIEDAD.
- B) ACEITE - POLVO - PINTURA - PEGAMENTOS.
- C) GRASA - BENCINA - TALCO - SAL.

10 UN SISTEMA TÉRMICO PUEDE SER: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 293, PÁRRAFO 1.

- A) SOLAMENTE ANTIHIELO.
- B) SOLAMENTE DESHIELADOR.
- C) ANTIHIELO Y DESHIELADOR.

11 ¿PARA QUÉ SON UTILIZADOS LOS SISTEMAS DE AVISO DE SOBRETENPERATURA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 411, PÁRRAFO 3.

- A) PARA INDICAR ALTA TEMPERATURA.
- B) PARA INDICAR VARIACIONES DE TEMPERATURA.
- C) PARA INDICAR CUANDO LA TEMPERATURA BAJA DE UN VALOR PREDETERMINADO.

## SISTEMA HIDRONEUMÁTICO M.M.A.F.

1 LA CORRECTA PRESIÓN DE INFLADO DE UN NEUMÁTICO DE AVIÓN DEBE SER OBTENIDA DE:  
REF.: AC 65-15A, PÁGINA 378, PÁRRAFO 6.

- A) LAS ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE DEL NEUMÁTICO.
- B) EL MANUAL DE MANTENIMIENTO DEL FABRICANTE DEL AVIÓN.
- C) AMBAS RESPUESTAS SON CORRECTAS.

2 LAS OPERACIONES HIDRÁULICAS EN UNA AERONAVE SON: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 309, PÁRRAFO 4.

- A) 50% DE EFICIENTES.
- B) CON UNA PÉRDIDA IMPORTANTE DEBIDO A LA FRICCIÓN DEL LÍQUIDO.
- C) CASI 100% DE EFICIENTES.

3 ¿A QUÉ SE LLAMA VISCOSIDAD EN UN FLUÍDO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 309, PÁRRAFO 9.

- A) A LA RESISTENCIA INTERNA A FLUIR.
- B) A LA COMPOSICIÓN QUÍMICA.
- C) A LAS CARACTERÍSTICAS FÍSICAS.

4 ¿A QUÉ SE LLAMA "ESTABILIDAD QUÍMICA" EN UN LÍQUIDO"? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 310, PÁRRAFO 1.

- A) A LA CAPACIDAD DE SOPORTAR ALTAS TEMPERATURAS.
- B) A QUE PUEDE SER USADO POR LARGOS PERÍODOS DE TIEMPO.
- C) A LA HABILIDAD PARA RESISTIR LA OXIDACIÓN Y LA DETERIORACIÓN.

5 EL FLUÍDO DE DENOMINACIÓN MIL-H-5606 ES DE BASE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 311, PÁRRAFO 1.

- A) VEGETAL.
- B) MINERAL.
- C) ANIMAL.

6 ¿QUÉ ELEMENTOS, O PROCEDIMIENTOS, PUEDEN PROPORCIONAR UN ADECUADO CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN DEL LÍQUIDO, DE UN SISTEMA HIDRÁULICO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 313, PÁRRAFO 5.

- A) LOS FILTROS DEL SISTEMA.
- B) EL PROCEDIMIENTO DE CARGUÍO.
- C) LOS FILTROS Y EL TIPO DE SELLOS USADOS.

7 EL ESTANQUE DE UN SISTEMA HIDRÁULICO DEBE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 315, PÁRRAFO 6.

- A) PROPORCIONAR ESPACIO PARA LA EXPANSIÓN DEL LÍQUIDO.
- B) ESTAR INSTALADO MÁS ALTO QUE LAS BOMBAS DE MOTOR.
- C) SER DE ACERO INOXIDABLE.

8 LA PRESIÓN DE LA BOMBA DE UN SISTEMA HIDRÁULICO ES DESCARGADA, CUANDO ALCANZA LA PRESIÓN DESEADA, POR MEDIO DE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 315, PÁRRAFO 10.

- A) EL REGULADOR DE PRESIÓN.

- B) LA VÁLVULA DE ALIVIO.
- C) LAS VÁLVULAS SELECTORAS.

9 LOS ACUMULADORES ESTÁN DISEÑADOS CON UN SEPARADOR, EL CUAL ES: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 316, PÁRRAFO 1.

- A) UN DIAFRAGMA.
- B) UN PISTÓN.
- C) UN DIAFRAGMA O UN PISTÓN.

10 PARA EVITAR LA FORMACIÓN DE ESPUMA DENTRO DEL ESTANQUE HIDRÁULICO, ESTOS CUENTAN CON: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 319, PÁRRAFO 4.

- A) UNOS DEFLECTORES.
- B) UN CALENTADOR DE AIRE.
- C) UN SISTEMA DE PRESURIZACIÓN.

11 SE LLAMA BOMBA MANUAL HIDRÁULICA DE DOBLE ACCIÓN A AQUELLA QUE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 318, PÁRRAFO 5.

- A) PRODUCE FLUJO Y PRESIÓN EN CADA MOVIMIENTO.
- B) NECESITA DOS MOVIMIENTOS PARA PRODUCIR PRESIÓN.
- C) TIENE DOS CILINDROS.

12 ¿CÓMO REGULAN LA ENTREGA, LAS BOMBAS HIDRÁULICAS, DE ENTREGA VARIABLE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 319, PÁRRAFO 1.

- A) VARIANDO LA SALIDA DE FLUJO DE LA BOMBA.
- B) VARIANDO LAS REVOLUCIONES DE LA BOMBA.
- C) VARIANDO LA TENSIÓN DEL RESORTE DEL REGULADOR DE PRESIÓN DE LA BOMBA.

13 ¿CUÁLES SON LOS TIPOS MÁS COMUNES DE BOMBAS HIDRÁULICAS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 319, PÁRRAFO 2.

- A) DE PISTONES - DE ENGRANAJES - DE PALETAS.
- B) DE DESPLAZAMIENTO VARIABLE - DE ENGRANAJE - DE PISTONES MÚLTIPLES.
- C) DE PRESIÓN VARIABLE - DE PRESIÓN CONSTANTE - DE DESPLAZAMIENTO FIJO.

14 ¿QUÉ ELEMENTOS PARTICIPAN EN UN SISTEMA REGULADOR DE PRESIÓN HIDRÁULICA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 323, PÁRRAFO 2.

- A) UNA VÁLVULA DE ALIVIO, UN REGULADOR DE PRESIÓN Y UN INDICADOR DE PRESIÓN.
- B) UNA VÁLVULA DE ALIVIO, UN REGULADOR DE PRESIÓN Y UNA BOMBA HIDRÁULICA.
- C) UN REGULADOR DE PRESIÓN Y UNA BOMBA HIDRÁULICA.

15 ¿DÓNDE ENVÍA EL LÍQUIDO, LA VÁLVULA DE ALIVIO DE UN SISTEMA HIDRÁULICO, CUANDO EXCEDE EL VALOR DE PRESIÓN PREDETERMINADO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 323, PÁRRAFO 4.

- A) AL ESTANQUE.
- B) A LA LÍNEA DE RETORNO AL ESTANQUE.
- C) A CUALQUIER UNIDAD QUE ESTÉ OPERANDO.

16 ¿INDIQUE CUÁL ES UN PROPÓSITO DE UN REGULADOR DE PRESIÓN HIDRÁULICO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 324, PÁRRAFO 4.

- A) PERMITIR QUE LA BOMBA GIRE SIN RESISTENCIA.
- B) ACUMULAR PRESIÓN PARA CUANDO HAY GRAN DEMANDA.
- C) PERMITIR QUE LA BOMBA ENTREGUE UN DETERMINADO FLUJO.

17 UN CILINDRO ACTUADOR, TRANSFORMA LA ENERGÍA DE LA PRESIÓN DEL FLUÍDO, EN: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 328, PÁRRAFO 5.

- A) FUERZA MECÁNICA.
- B) FUERZA MECÁNICA LINEAL.
- C) FUERZA DE TRABAJO.

18 UN CILINDRO ACTUADOR TÍPICO, CONSISTE DE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 328, PÁRRAFO 6.

- A) ALOJAMIENTO DEL CILINDRO, UN PISTÓN, SELLOS.
- B) ALOJAMIENTO DEL CILINDRO, UNO O VARIOS PISTONES, SELLOS.
- C) ALOJAMIENTO DEL CILINDRO, VARIOS PISTONES, SELLOS.

19 LAS VÁLVULAS SELECTORAS SON USADAS PARA: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 329, PÁRRAFO 3.

- A) CONTROLAR LA DIRECCIÓN DE MOVIMIENTO DE UNA UNIDAD ACTUADORA.
- B) CONTROLAR LA DIRECCIÓN DEL FLUÍDO DE ACUERDO A LA PRESIÓN.
- C) CONTROLAR LA PRESIÓN DE ACUERDO A LA DIRECCIÓN DE MOVIMIENTO DE UNA UNIDAD ACTUADORA.

20 LA PRINCIPAL DIFERENCIA DE UN SISTEMA NEUMÁTICO A UNO HIDRÁULICO ES: REF.: AC 65.15A, PÁGINA 331, PÁRRAFO 1.

- A) LA TRANSMISIÓN DE POTENCIA ES EFECTUADA MEDIANTE AIRE.
- B) LA OPERACIÓN DE LAS UNIDADES NEUMÁTICAS ES MUCHO MÁS LENTA.
- C) LAS UNIDADES NEUMÁTICAS NO NECESITAN LUBRICACIÓN.

21 UN SISTEMA NEUMÁTICO, DE MEDIA PRESIÓN, TRABAJA CON PRESIONES DE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 333, PÁRRAFO 2.

- A) 100 A 150 PSI.
- B) 30 A 100 PSI.
- C) 150 A 500 PSI.

22 ¿PARA QUÉ SE UTILIZAN VÁLVULAS DE ALIVIO, EN UN SISTEMA NEUMÁTICO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 334, PÁRRAFO 3.

- A) PARA PREVENIR DAÑOS.
- B) PARA REGULAR LA PRESIÓN.
- C) PARA CONTROLAR LA PRESURIZACIÓN.

23 LAS VÁLVULAS CHECK, SON UTILIZADAS EN: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 335, PÁRRAFO 2.

- A) LOS SISTEMAS NEUMÁTICOS.
- B) LOS SISTEMAS HIDRÁULICOS.
- C) LOS SISTEMAS NEUMÁTICOS E HIDRÁULICOS.

24 LOS FRENOS DE EMERGENCIA, GENERALMENTE UTILIZAN UNA: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 336, PÁRRAFO 2.

- A) BOTELLA DE AIRE QUE SIRVE PARA UNA APLICACIÓN DE FRENOS.
- B) BOTELLA DE AIRE QUE SIRVE PARA VARIAS APLICACIONES DE FRENOS.
- C) VÁLVULA DIRECCIONAL, PARA DESVIAR LÍQUIDO DE UN SISTEMA ALTERNO.

25 ¿CON QUÉ FRECUENCIA DEBE REVISAR EL NIVEL DE ACEITE, EN UN SISTEMA NEUMÁTICO CON COMPRESOR DE AIRE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 340, PÁRRAFO 7.

- A) DIARIAMENTE.
- B) UNA VEZ A LA SEMANA.
- C) UNA VEZ AL MES.

## TREN DE ATERRIZAJE M.M.A.F

1 EL TREN DE ATERRIZAJE DE UNA AERONAVE DE ALA FIJA CONSISTE DE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 341, PÁRRAFO 1.

- A) UNIDADES PRINCIPALES Y AUXILIARES.
- B) UNIDADES PRINCIPALES.
- C) UNIDADES COMPLETAS.

2 LOS AMORTIGUADORES DEL TREN DE ATERRIZAJE SON UNIDADES HIDRÁULICAS: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 341, PÁRRAFO 6.

- A) INDEPENDIENTES O AUTÓNOMAS.
- B) CONECTADA AL SISTEMA HIDRÁULICO Y NEUMÁTICO.
- C) CONECTADAS AL SISTEMA HIDRÁULICO.

3 PARA MANTENER LA O LAS RUEDAS ALINEADAS, LA MAYORÍA DE LOS AMORTIGUADORES TIENE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 344, PÁRRAFO 1.

- A) GUÍAS EN EL PISTÓN.
- B) BRAZOS DE TORQUE.
- C) GUÍAS EN EL CILINDRO.

4 EL AMORTIGUADOR DE NARIZ, PARA MANTENERSE ALINEADO CUANDO ESTÁ EXTENDIDO, CUENTA CON: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 344, PÁRRAFO 2.

- A) CÁMONES SUPERIOR E INFERIOR.
- B) TIJERAS SUPERIOR E INFERIOR.
- C) CÁMON SUPERIOR Y BRAZO DE TORQUE INFERIOR.

5 LA CONECCIÓN DE TORQUE, O TIJERA, DE LAS PIERNAS DEL TREN DE ATERRIZAJE, SIRVE PARA: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 348, PÁRRAFO 3.

- A) ARRASTRAR LA AERONAVE.
- B) MANTENER ALINEADA LA PIERNA DEL TREN DE ATERRIZAJE.
- C) MANTENER ALINEADO EL TREN DE ATERRIZAJE Y ARRASTRAR LA AERONAVE.

6 LOS SISTEMAS DE RETRACCIÓN Y EXTENCIÓN DE TRENES DE ATERRIZAJE, NORMALMENTE SON: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 349, PÁRRAFO 1.

- A) ELÉCTRICOS Y MANUALES.
- B) HIDRÁULICOS Y MANUALES.
- C) ELÉCTRICOS E HIDRÁULICOS.

7 LAS DOS FORMAS QUE EXISTEN PARA BAJAR EL TREN DE ATERRIZAJE EN EMERGENCIA SON: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 351, PÁRRAFO 2.

- A) MANUAL Y ELÉCTRICO.
- B) MANUAL Y CAIDA LIBRE.
- C) MANUAL Y CON AIRE COMPRIMIDO.

8 ¿QUÉ ELEMENTO SIRVE DE CENTRAJE EN EL TREN DE NARIZ RETRÁCTIL DE ALGUNAS AERONAVES PEQUEÑAS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 354, PÁRRAFO 1.

- A) UN RODILLO EXTERNO O UN PASADOR GUÍA.
- B) UN CILINDRO ACTUADOR DIMINUTO.

C) NO TIENE NINGÚN ELEMENTO.

9 ¿CÓMO SE PROPORCIONA CONTROL DIRECCIONAL EN LA RUEDA DE NARIZ DE UNA AERONAVE PEQUEÑA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 354, PÁRRAFO 2.

- A) NO TIENE SISTEMA DE CONTROL DIRECCIONAL.
- B) POR MEDIO DE UN SISTEMA HIDRÁULICO AUTÓNOMO.
- C) POR MEDIO DE UN SISTEMA DE CONECCIONES SIMPLES.

10 ¿PARA QUÉ SIRVEN LOS FRENOS EN UNA AERONAVE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 360, PÁRRAFO 6.

- A) PARA DISMINUIR LA VELOCIDAD, DETENER, MANTENER DETENIDA Y DIRIGIR LA AERONAVE.
- B) PARA DISMINUIR LA VELOCIDAD, DETENER Y MANTENER DETENIDA LA AERONAVE.
- C) PARA DISMINUIR LA VELOCIDAD Y DETENER LA AERONAVE.

11 ¿EN QUÉ TIPO DE AERONAVES SE UTILIZA UN SISTEMA DE FRENOS INDEPENDIENTE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 360, PÁRRAFO 8.

- A) AERONAVES DE ALA FIJA PEQUEÑAS.
- B) AERONAVES DE ALA FIJA GRANDES.
- C) AERONAVES DE ALA ROTATORIA.

12 ¿QUÉ TIPO DE FRENOS SE USAN GENERALMENTE EN AERONAVES PEQUEÑAS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 366, PÁRRAFO 4.

- A) DISCO SIMPLE - DISCO DOBLE - TIPO BALATAS.
- B) DISCO SIMPLE Y DISCO DOBLE.
- C) DISCO SIMPLE.

13 ¿QUÉ SISTEMA DE FRENOS USA ALTA PRESIÓN HIDRÁULICA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 369, PÁRRAFO 5.

- A) FRENOS DE ROTOR SEGMENTADO.
- B) FRENOS DE DISCOS MÚLTIPLES.
- C) FRENOS DE DISCOS DOBLES.

14 PARA CHEQUEAR LOS FRENOS POR FILTRACIONES, ÉSTOS DEBEN ESTAR: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 372, PÁRRAFO 3.

- A) COLOCADOS.
- B) SUELTOS.
- C) COLOCADOS Y LA RUEDA EN GATAS.

15 ¿QUÉ SE DEBE EFECTUAR CUANDO SE SOSPECHA QUE EL SISTEMA DE FRENOS TIENE AIRE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 372, PÁRRAFO 5.

- A) SANGRADO.
- B) CAMBIO DE LÍQUIDO DEL SISTEMA HIDRÁULICO.
- C) CARGUÍO DE AIRE EN EL ACUMULADOR.

16 ¿CUÁLES SON LOS MÉTODOS PARA SANGRAR EL SISTEMA DE FRENOS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 372, PÁRRAFO 5.

- A) MÉTODO DE PRESIÓN Y MÉTODO DE VACÍO.

- B) MÉTODO DE GRAVEDAD Y MÉTODO DE SUCCIÓN.
- C) MÉTODO DE GRAVEDAD Y MÉTODO DE PRESIÓN.

17 ¿CUÁL ES EL TIPO DE MAZA MÁS COMUNMENTE USADO EN RUEDAS DE AERONAVES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 373, PÁRRAFO 3.

- A) PARTIDA.
- B) SÓLIDA.
- C) MIXTA.

18 ¿CONTRA QUÉ PROTEGEN LOS PLUG TÉRMICOS DE LAS MAZAS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 375, PÁRRAFO 1.

- A) CONTRA EL CALOR EXCESIVO DE LOS FRENOS.
- B) CONTRA LA PRESIÓN EXCESIVA DEL AIRE DEL NEUMÁTICO.
- C) CONTRA LA PRESIÓN EXCESIVA DEL SISTEMA HIDRÁULICO.

19 ¿QUÉ TIPO DE CARGA, O CARGAS, DEBE SOPORTAR UN NEUMÁTICO DE AERONAVE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 377, PÁRRAFO 1.

- A) ESTÁTICA.
- B) DINÁMICA.
- C) ESTÁTICA Y DINÁMICA.

20 ¿CUÁL ES EL MANTENIMIENTO MÁS NECESARIO EN UN NEUMÁTICO POR SEGURIDAD Y SERVICIO PROLONGADO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 379, PÁRRAFO 3.

- A) INFLADO APROPIADO.
- B) LIMPIEZA DE GRASA Y ACEITE.
- C) QUE SIEMPRE ESTÉ BIEN ACENTADO EN LA MAZA.

## PROTECCION DE INCENDIO M.M.A.F. Y R.

1 UN SISTEMA DE PROTECCIÓN DE INCENDIO COMPLETO INCLUYE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 407, PÁRRAFO 2.

- A) UN SISTEMA DE DETECCIÓN Y UN SISTEMA DE EXTINCIÓN DE INCENDIO.
- B) UN SISTEMA DE EXTINCIÓN DE INCENDIO Y UN SISTEMA DE RECARGA DE EXTINTORES.
- C) UN SISTEMA DE DETECCIÓN Y UN SISTEMA DE INDICACIÓN DE INCENDIO.

2 EL SISTEMA DE ALARMA DE INCENDIO DE TERMOCOUPLA, ES ACTIVADO POR: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 408, PÁRRAFO 10.

- A) UN CALENTAMIENTO SUAVE DEL MOTOR.
- B) UN AUMENTO DEL RANGO DE TEMPERATURA.
- C) CIERTA TEMPERATURA ESTABILIZADA.

3 LA MAYORÍA DE LOS CONTENEDORES DE EXTINCIÓN DE INCENDIO SE DEBEN PESAR A INTERVALOS REGULARES PARA DETERMINAR: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 427, PÁRRAFO 6.

- A) LA CONDICIÓN DE MANTENIMIENTO.
- B) EL ESTADO DE LA CARGA.
- C) EL PESO DEL CONTENEDOR.

4 LOS SISTEMAS DE DETECCIÓN DE INCENDIO COMUNMENTE ES USO SE LLAMAN: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 408, PÁRRAFO 2.

- A) ESFÉRICOS - PORTÁTILES - FIJOS.
- B) PARALELO SERIE - SERIE PARALELO.
- C) SWITCH TÉRMICO - TERMOCUPLE - DETECTOR DE LOOP CONTÍNUO.

5 ¿CUÁL, DE LAS SIGUIENTES CONDICIONES, NO DEBEN ESTAR INCLUIDAS EN UN SISTEMA DETECTOR DE INCENDIO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 407, PÁRRAFO 6.

- A) UN SISTEMA QUE NO CAUSE FALSA ALARMA.
- B) UN SISTEMA QUE INDIQUE EL LUGAR PRECISO DEL INCENDIO.
- C) UN SISTEMA EN QUE LA INDICACIÓN DE TÉRMINO DEL INCENDIO PUEDE DILATARSE.

6 ¿CON QUÉ SISTEMA DE PROTECCIÓN DE INCENDIO CUENTAN LAS AERONAVES MULTI-MOTORES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 407, PÁRRAFO 1.

- A) CON UN SISTEMA FIJO.
- B) CON UN SISTEMA PORTÁTIL.
- C) CON UN SISTEMA MIXTO.

7 ¿CUÁL ES LA VIDA LÍMITE DE LA MAYORÍA DE LOS CARTUCHOS DE DESCARGA DE LOS EXTINTORES DE MOTORES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 426, PÁRRAFO 3.

- A) 5.000 HORAS.
- B) 10.000 HORAS.
- C) 5 AÑOS.

8 ¿CON QUÉ ELEMENTOS SON CARGADOS LOS EXTINTORES DE FREÓN? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 427, PÁRRAFO 2.

- A) NITRÓGENO.

- B) NITRÓGENO SECO.
- C) AIRE SECO.

9 ¿CON QUÉ TIPO DE EXTINTORES SE PROTEGE, GENERALMENTE, EL INTERIOR DE LAS AERONAVES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 429, PÁRRAFO 8.

- A) EXTINTORES DE MANO.
- B) EXTINTORES FIJOS.
- C) EXTINTORES DE AGUA.

10 ¿QUÉ ÁREAS SON OBSERVADAS CON SISTEMAS DETECTORES DE HUMO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 430, PÁRRAFO 7.

- A) COMPARTIMIENTOS DE CARGA Y EQUIPAJE.
- B) COMPARTIMIENTOS DE BODEGAS.
- C) CABINA DE PILOTOS Y PASAJEROS.

## SISTEMA ELÉCTRICO M.M.A.F. Y R.

1 ¿DE QUÉ DEPENDE, EN GRAN MEDIDA, QUE LAS AERONAVES MODERNAS CUMPLAN SUS PERFORMANCE SATISFACTORIAMENTE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 433, PÁRRAFO 1.

- A) DE LA CONFIABILIDAD DEL SISTEMA ALÉCTRICO.
- B) DE TENER GRAN RESERVA DE SUB-SISTEMAS ELÉCTRICOS.
- C) DE TENER VARIAS BATERÍAS.

2 ¿A QUÉ PELIGROS ESTÁ EXPUESTA UNA AERONAVE A LA CUAL NO SE LE EFECTÚA UN MANTENIMIENTO CUIDADOSO EN SU CABLERÍA ELÉCTRICA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 433, PÁRRAFO 1.

- A) PELIGRO POTENCIAL E INMEDIATO.
- B) PELIGRO LATENTE Y FUTURO.
- C) PELIGRO DE DESTRUCCIÓN TOTAL O PARCIAL.

3 ¿QUÉ TIPO DE CONDUCTOR DISIPA MEJOR EL CALOR? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 435, PÁRRAFO 3.

- A) LOS SIN AISLACIÓN.
- B) LOS AISLADOS CON MATERIALES DE CAUCHO.
- C) LOS AISLADOS CON MATERIALES PLÁSTICOS.

4 ¿CUÁL ES EL MEJOR METAL CONDUCTOR DE ELECTRICIDAD? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 435, PÁRRAFO 6.

- A) PLATA.
- B) COBRE.
- C) ALUMINIO.

5 ¿QUÉ VENTAJA TIENE EL COBRE SOBRE EL ALUMINIO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 435, PÁRRAFO 8.

- A) TIENE MEJOR CONDUCTIVIDAD.
- B) ES MÁS BARATO.
- C) ES MÁS LIVIANO.

6 ¿CÓMO ES CONSIDERADA LA RESISTENCIA, AL RETORNO DE LA CORRIENTE, EN LA ESTRUCTURA DE LA AERONAVE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 436, PÁRRAFO 2.

- A) DESPRECIABLE.
- B) IMPORTANTE.
- C) CONSIDERABLE.

7 ¿CUÁLES SON LAS PROPIEDADES FUNDAMENTALES DE LOS MATERIALES AISLADORES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 439, PÁRRAFO 5.

- A) RESISTENCIA DE AISLACIÓN Y RESISTENCIA DIELECTRICA.
- B) RESISTENCIA DE AISLACIÓN Y RESISTENCIA PARÁSITA.
- C) RESISTENCIA DE AISLACIÓN Y LIMPIEZA.

8 ¿CÓMO SE LLAMA LA RESISTENCIA A LAS FILTRACIONES ELÉCTRICAS, A TRAVÉS DE LOS MATERIALES AISLANTES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 439, PÁRRAFO 6.

- A) RESISTENCIA AISLANTE.

- B) RESISTENCIA A LAS FILTRACIONES.
- C) RESISTENCIA PARÁSITA.

9 ¿CÓMO SE IDENTIFICAN LOS CABLES ELÉCTRICOS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 439, PÁRRAFO 10.

- A) CON UNA COMBINACIÓN DE LETRAS Y NÚMEROS.
- B) CON UNA COMBINACIÓN DE COLORES LETRAS Y NÚMEROS.
- C) CON SIGNOS.

10 CUANDO HACE UN MANOJO DE CABLES ESTE DEBE PERMITIR: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 441, PÁRRAFO 5.

- A) FACILIDAD EN EL MANTENIMIENTO Y EN EL REEMPLAZO DE TERMINALES.
- B) LIBRE MOVIMIENTO DE AMORTIGUADORES Y LIBRE MOVIMIENTO DE EQUIPOS.
- C) AMBAS RESPUESTAS SON CORRECTAS.

11 SIEMPRE QUE SEA POSIBLE ¿CON RESPECTO A QUÉ DEBEN SER RUTEADOS PARALELOS O EN ÁNGULO RECTO LOS CABLES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 442, PÁRRAFO 1.

- A) A LAS LÍNEAS DE LÍQUIDOS.
- B) A LARGERILLOS Y COSTILLAS.
- C) A LA PIEL DEL FUSELAJE.

12 ¿QUÉ DEBE HACER SI EN EL ÁREA DE LA BATERÍA ENCUENTRA CABLES ELÉCTRICOS DESCOLORIDOS POR LOS VAPORES DE ÉSTA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 443, PÁRRAFO 1.

- A) REEMPLAZARLOS.
- B) LIMPIARLOS Y PROTEGERLOS.
- C) AISLARLOS CON MATERIAL DE CAUCHO.

13 ¿QUÉ DEBE HACER CUANDO RUTEA CABLES ELÉCTRICOS PARALELOS A LÍNEAS DE COMBUSTIBLE U OXÍGENO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 443, PÁRRAFO 2.

- A) DEBE MANTENER UNA SEPARACIÓN LO MÁS FIJA POSIBLE.
- B) EL TRAMO PARALELO DEBE SER LOS MÁS CORTO POSIBLE.
- C) AMBAS RESPUESTAS SON CORRECTAS.

14 ¿EN QUÉ PUNTA DE ALA DEBE IR INSTALADA LA LUZ DE POSICIÓN DE COLOR VERDE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 460, PÁRRAFO 1.

- A) DERECHA.
- B) IZQUIERDA.
- C) DEPENDE DEL PAIS.

15 ¿QUÉ DEBE INCLUIR UNA INSPECCIÓN DEL SISTEMA DE ILUMINACIÓN? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 464, PÁRRAFO 9.

- A) CHEQUEO POR CONDICIÓN Y SEGURIDAD DE CABLES, CONECCIONES, TERMINALES, FUSIBLES Y SWITCHES.
- B) CHEQUEO POR CONDICIÓN Y SEGURIDAD DE CABLES, CONECCIONES, CUBIERTAS Y ABRAZADERAS.
- C) CHEQUEO POR CONDICIÓN Y SEGURIDAD DE CABLES, TÉRMICOS, AMPOLLETAS Y CUBIERTAS.

16 ¿QUÉ PUEDE CAUSAR REFLECCIONES OPACAS EN EL SISTEMA DE ILUMINACIÓN? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 465, PÁRRAFO 1.

- A) FILTRACIÓN DE AIRE ALREDEDOR DE LAS LENTES.
- B) SUCIEDAD EN LOS PLÁSTICOS.
- C) FALTA DE PULIDO EN LAS CUBIERTAS.

## INSTRUMENTOS M.M.A.F. Y R.

1 LOS INSTRUMENTOS DE AERONAVES SE AGRUPAN DE DOS FORMAS QUE SON: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 469, PÁRRAFO 3.

- A) DE ACUERDO AL TRABAJO QUE DESARROLLAN Y POR EL PRINCIPIO POR EL CUAL ELLOS TRABAJAN.
- B) POR AVIONES Y HELICÓPTEROS.
- C) DE TIERRA Y DE VUELO.

2 LOS INSTRUMENTOS QUE ESTÁN AGRUPADOS DE ACUERDO AL TRABAJO QUE DESARROLLAN SON: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 469, PÁRRAFO 3.

- A) INSTRUMENTOS DE VUELO, DE MOTOR Y DE NAVEGACIÓN.
- B) INSTRUMENTOS DE VUELO, DE TIERRA Y DE COMUNICACIONES.
- C) INSTRUMENTOS DE MOTOR, DE CABINA Y EXTERIORES.

3 ¿PARA QUÉ ESTÁN DISEÑADOS LOS INSTRUMENTOS DE MOTOR? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 469, PÁRRAFO 5.

- A) PARA MEDIR CANTIDAD Y PRESIÓN DE LÍQUIDOS Y GASES, REVOLUCIONES Y TEMPERATURA.
- B) PARA MEDIR VELOCIDAD, PRESIONES Y CANTIDADES.
- C) PARA MEDIR PRESIONES Y CANTIDADES Y DAR UNA INDICACIÓN INSTANTÁNEA.

4 ¿QUÉ DEBE HACER CUANDO TRABAJA EN INSTRUMENTOS QUE TIENEN PINTURA RADIOACTIVA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 470, PÁRRAFO 1.

- A) LAVAR LAS MANOS CON AGUA CALIENTE Y JABÓN.
- B) LAVAR LAS MANOS CON AGUA Y JABÓN.
- C) USAR GUANTES Y LENTES PROTECTORES.

5 ¿QUÉ COLORES SE USAN GENERALMENTE EN LAS MARCAS DE LOS INSTRUMENTOS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 470, PÁRRAFO 2.

- A) ROJO, AMARILLO, VERDE, AZUL O BLANCO.
- B) ROJO, AMARILLO, VERDE O BLANCO.
- C) ROJO, AMARILLO, VERDE.

6 ¿QUÉ INDICAN LAS LÍNEAS ROJAS EN LOS INSTRUMENTOS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 470, PÁRRAFO 3.

- A) RANGO DE PRECAUCIÓN.
- B) TOLERANCIA.
- C) RANGOS MÁXIMO Y MÍNIMO.

7 ¿QUÉ INDICA UN INSTRUMENTO TÍPICO DE MOTOR? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 471, PÁRRAFO 5.

- A) PRESIÓN DE ACEITE Y COMBUSTIBLE Y TEMPERATURA DE ACEITE.
- B) PRESIÓN DE ACEITE, COMBUSTIBLE Y CARGA.
- C) PRESIÓN DE COMBUSTIBLE, DE CARGA E HIDRÁULICA.

8 ¿CUÁLES SON LOS TIPOS DE INDICADORES DE TEMPERATURA DE ACEITE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 471, PÁRRAFO 6.

- A) TERMÓMETRO DE ACEITE TIPO RESISTENCIA ELÉCTRICA Y TIPO CAPILAR.
- B) TERMÓMETRO DE ACEITE TIPO TUBO BOURDON Y TIPO TUBO METÁLICO.
- C) TERMÓMETRO DE ACEITE TIPO CAPILAR Y TIPO TUBULAR.

9 ¿CÓMO ES LA CAJA DE UN INSTRUMENTO DE PRESIÓN DE AIRE PARA ANTI-HIELO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 472, PÁRRAFO 6.

- A) VENTILADA AL EXTERIOR.
- B) SELLADA.
- C) HERMÉTICA.

10 ¿QUÉ AERONAVES USAN UN INSTRUMENTO DE PRESIÓN DE CARGA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 473, PÁRRAFO 7.

- A) LOS POTENCIADOS CON MOTORES RECÍPROCOS.
- B) LOS POTENCIADOS CON MOTORES DE TURBINA A GAS.
- C) LOS POTENCIADOS CON CUALQUIER TIPO DE MOTOR.

11 ¿QUÉ DEBE INDICAR UN INSTRUMENTO DE PRESIÓN DE CARGA CUANDO EL MOTOR ESTÁ DETENIDO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 473, PÁRRAFO 8.

- A) LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA.
- B) LA ÚLTIMA PRESIÓN ANTES DE DETENER EL MOTOR.
- C) CERO.

12 ¿CUÁLES SON LOS INSTRUMENTOS QUE ESTÁN CONECTADOS AL SISTEMA PITOT ESTÁTICO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 474, PÁRRAFO 5.

- A) VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO, VARIÓMETRO.
- B) VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO, PRESIÓN DE CARGA.
- C) VELOCÍMETRO, VARIÓMETRO, PRESIÓN DE CARGA.

13 ¿A QUÉ CAMBIOS RESPONDEN LOS ALTÍMETROS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 476, PÁRRAFO 4.

- A) A LOS CAMBIOS DE PRESIÓN.
- B) A LOS CAMBIOS DE DENSIDAD.
- C) A LOS CAMBIOS DE TEMPERATURA.

14 ¿QUÉ TIPO DE REVISIONES PERIÓDICAS SE DEBEN EFECTUAR A LOS ALTÍMETROS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 478, PÁRRAFO 1.

- A) REVISIÓN POR ERROR EN LA ESCALA EFECTUADA EN CÁMARAS DE ALTURA ESTANDAR.
- B) REVISIÓN POR ERRORES MECÁNICOS.
- C) REVISIÓN POR ERRORES ELÉCTRICOS.

15 ¿CÓMO ES LA CAJA DEL INDICADOR DE ASCENSO Y DESCENSO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 479, PÁRRAFO 2.

- A) SELLADA.
- B) VENTILADA AL INTERIOR DE LA CABINA.
- C) VENTILADA AL EXTERIOR.

- 16 ¿QUÉ PRESIONES MIDE EL VELOCÍMETRO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 479, PÁRRAFO 8.
- A) MIDE LA DIFERENCIA ENTRE LA PRESIÓN PITOT Y LA PRESIÓN ESTÁTICA.
  - B) MIDE LA DIFERENCIA ENTRE LA PRESIÓN ESTÁTICA IZQUIERDA Y DERECHA Y LA PRESIÓN PITOT.
  - C) MIDE LA DIFERENCIA ENTRE LA PRESIÓN PITOT IZQUIERDA Y DERECHA.
- 17 ¿DE QUÉ CONSISTE PRINCIPALMENTE EL VELOCÍMETRO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 479, PÁRRAFO 9.
- A) DE UN DIAFRAGMA METÁLICO SENSITIVO.
  - B) DE UN ANEROIDE BAROMÉTRICO.
  - C) DE UN ANEROIDE METÁLICO SENSITIVO.
- 18 ¿QUÉ DEBE INSPECCIONAR EN LOS TUBOS PITOT? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 481, PÁRRAFO 3.
- A) MONTAJE POR DAÑOS Y CONECCIONES ELÉCTRICAS POR SEGURIDAD.
  - B) ORIFICIOS DE DRENAJE Y ESTÁTICOS POR OBSTRUCCIONES.
  - C) AMBAS RESPUESTAS SON CORRECTAS.
- 19 ¿QUÉ SE DEBE HACER PARA CHEQUEAR EL SISTEMA PITOT ESTÁTICO POR FILTRACIONES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 482, PÁRRAFO 2.
- A) SE DEBE APLICAR PRESIÓN Y SUCCIÓN, Y SOLTARLA SUAVEMENTE PARA NO DAÑAR LOS INSTRUMENTOS.
  - B) SE DEBE APLICAR PRESIÓN Y SUCCIÓN, SE DEBEN REVISAR LAS LÍNEAS POR HERMETICIDAD.
  - C) SE DEBE APLICAR SUCCIÓN, SE DEBEN REVISAR LAS LÍNEAS POR HERMETICIDAD.
- 20 ¿EN QUÉ INDICACIONES SE UTILIZA UN SISTEMA SELSYN D.C.? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 483, PÁRRAFO 6.
- A) FLAPS, TREN, PUERTA DEL RADIADOR DE ACEITE.
  - B) COWL FLAPS, FLAPS, CANTIDAD DE COMBUSTIBLE.
  - C) MOVIMIENTO DE PLANOS DE CONTROL Y ESTABILIZADORES.
- 21 ¿CUÁLES SON LAS PRINCIPALES UNIDADES DE UN SISTEMA MAGNESYN? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 484, PÁRRAFO 5.
- A) UN TRANSMISOR Y UN INDICADOR.
  - B) UN TRANSMISOR Y UN RECEPTOR.
  - C) UN CAMPO MAGNÉTICO PERMANENTE Y UNO TEMPORAL.
- 22 ¿QUÉ DETERMINA UN SISTEMA DE CANTIDAD DE COMBUSTIBLE DEL TIPO CAPACITOR? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 485, PÁRRAFO 4.
- A) EL PESO DEL COMBUSTIBLE EN EL ESTANQUE.
  - B) EL VOLÚMEN DEL COMBUSTIBLE EN EL ESTANQUE.
  - C) LA DENSIDAD DEL COMBUSTIBLE EN EL ESTANQUE.
- 23 CUANDO EL ESTANQUE ESTÁ VACÍO, LA CAPACITANCIA DE LA UNIDAD DEL ESTANQUE DE COMBUSTIBLE, EN UN SISTEMA INDICADOR DE COMBUSTIBLE DEL TIPO CAPACITOR, TIENE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 486, PÁRRAFO 2.

- A) MENOS CAPACITANCIA QUE CUANDO EL ESTANQUE ESTÁ LLENO.
- B) IGUAL CAPACITANCIA QUE CUANDO EL ESTANQUE ESTÁ LLENO.
- C) MAYOR CAPACITANCIA QUE CUANDO EL ESTANQUE ESTÁ LLENO.

24 ¿QUÉ RPM INDICA EL INDICADOR TACÓMETRO EN UN MOTOR RECÍPROCO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 488, PÁRRAFO 6.

- A) LAS DEL CIGUEÑAL.
- B) LAS DE LA HÉLICE.
- C) LAS DEL GENERADOR TACÓMETRO.

25 ¿QUÉ CALIBRACIÓN USA EL DIAL DEL INDICADOR TACÓMETRO DE LOS MOTORES RECÍPROCOS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 488, PÁRRAFO 7.

- A) REVOLUCIONES POR MINUTO.
- B) PORCENTAJE DE REVOLUCIONES POR MINUTO.
- C) VOLTAJE QUE TRANSFORMA EN REVOLUCIONES POR MINUTO.

26 ¿QUÉ TIPOS DE SISTEMA TACÓMETRO HAY EN USO HOY EN DÍA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 489, PÁRRAFO 1.

- A) SISTEMA DE INDICACIÓN MECÁNICO Y ELÉCTRICO.
- B) SISTEMA DE INDICACIÓN ELÉCTRICO Y ELECTRÓNICO.
- C) SISTEMA DE INDICACIÓN CONVENCIONAL Y DIGITAL.

27 ¿QUÉ UNIDADES CONFORMAN UN SISTEMA DE TACÓMETRO ELÉCTRICO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 489, PÁRRAFO 2.

- A) UN GENERADOR TACÓMETRO Y UN INDICADOR.
- B) UN GENERADOR, UN INDICADOR Y UN EJE FLEXIBLE.
- C) UN GENERADOR, UN INDICADOR Y UN TRANSMISOR.

28 ¿QUÉ TIPO DE INSPECCIONES DEBE HACER EN UN SISTEMA TACÓMETRO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 490, PÁRRAFO 2.

- A) VIDRIO SUELTO, MARCAS CORRIDAS, PUNTEROS SUELTOS.
- B) APRIETE DE CONECCIONES MECÁNICAS Y ELÉCTRICAS, SEGURIDAD DE MONTAJE.
- C) AMBAS RESPUESTAS SON CORRECTAS.

29 ¿QUÉ FALLA SE PRODUCE, CUANDO EL FLEXIBLE DE UN SISTEMA TACÓMETRO MECÁNICO, OSCILA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 490, PÁRRAFO 5.

- A) LA AGUJA DEL INDICADOR OSCILA.
- B) EL INDICADOR VIBRA.
- C) LAS REVOLUCIONES NO SON INDICADAS.

30 ¿QUÉ DEBE PROCURARSE CUANDO RUTEA UN FLEXIBLE EN UN SISTEMA TACÓMETRO MECÁNICO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 491, PÁRRAFO 1.

- A) QUE LOS DOBLES NO CAUSEN ESFUERZO EN EL INSTRUMENTO.
- B) QUE LA AGUJA DEL INSTRUMENTO GIRE LIBREMENTE.
- C) QUE LA CONECCIÓN EN EL MOTOR QUEDE CORRECTAMENTE.

31 ¿QUÉ ES UN SISTEMA DE INDICACIÓN DE TEMPERATURA TIPO TERMOCUPLE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 493, PÁRRAFO 9.

- A) UN CIRCUITO O CONECCIÓN DE DOS METALES DIFERENTES.
- B) UN CIRCUITO DE DOS METALES SEPARADOS POR UNA EMPAQUETADURA.
- C) DOS METALES DIFERENTES COLOCADOS EN LUGARES DISTINTOS.

32 ¿CUÁL ES LA ALEACIÓN MÁS USADA EN TERMOCUPLES DE MOTORES RECÍPROCOS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 494, PÁRRAFO 2.

- A) HIERRO/CONSTATAN.
- B) CHROMEL/ALUMEL.
- C) COBRE/CONSTATAN.

33 ¿CUÁLES SON DOS TIPOS COMUNES DE TERMOCUPLES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 494, PÁRRAFO 4.

- A) EMPAQUETADURA Y BAYONETA.
- B) CALIENTE Y FRÍA.
- C) BAYONETA Y ANILLO.

34 ¿CUÁLES PUEDEN SER LAS ALIMENTACIONES PARA LOS INSTRUMENTOS GIROSCÓPICOS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 501, PÁRRAFO 2.

- A) VACÍO Y ELÉCTRICO.
- B) VACÍO Y PRESIÓN.
- C) ELÉCTRICO Y ELECTRÓNICO.

35 ¿QUÉ VENTAJA TIENE EL SISTEMA DE SUCCIÓN POR VENTURI? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 501, PÁRRAFO 5.

- A) ES DE BAJO COSTO Y SIMPLE DE INSTALAR Y OPERAR.
- B) ES DE ALTA SUCCIÓN Y MUY CONFIABLE.
- C) ES DE FÁCIL MANTENIMIENTO Y DE ALTO RENDIMIENTO.

36 ¿QUÉ LIMITACIONES TIENE EL SISTEMA DE SUCCIÓN POR VENTURI? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 502, PÁRRAFO 1.

- A) QUE LE AFECTAN LAS VARIACIONES DE VELOCIDAD Y DENSIDAD.
- B) QUE NO SE PUEDEN PROBAR LOS INSTRUMENTOS EN TIERRA.
- C) AMBAS RESPUESTAS SON CORRECTAS.

37 ¿QUÉ TIPO DE BOMBA DE SUCCIÓN ES LA MÁS USADA EN AVIONES PEQUEÑOS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 502, PÁRRAFO 2.

- A) LA TIPO PALETA MOVIDA POR EL MOTOR.
- B) LA TIPO ENGRANAJE MOVIDA POR EL MOTOR.
- C) LA TIPO VACÍO MOVIDA POR EL MOTOR.

38 LAS BOMBAS DE VACÍO OPERADAS POR EL MOTOR PUEDEN SER: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 502, PÁRRAFO 3.

- A) LUBRICADAS CON ACEITE Y SECAS.
- B) PRIMARIAS Y SECUNDARIAS.
- C) DE ALTO Y BAJO VACÍO.

- 39 ¿QUÉ CAPACIDAD TIENEN ALGUNAS BOMBAS DE VACÍO, MOVIDAS POR EL MOTOR, DE AERONAVES PEQUEÑAS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 502, PÁRRAFO 5.
- A) 10 PULGADAS DE MERCURIO, SOBRE 1.000 RPM DEL MOTOR.
  - B) ILIMITADA.
  - C) 100 PULGADAS DE MERCURIO, A CUALQUIER RPM DEL MOTOR.
- 40 ¿QUÉ EFECTO HACE EL LÍQUIDO DE LA CÁMARA DE UN COMPAS MAGNÉTICO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 508, PÁRRAFO 1.
- A) AMORTIGUA LAS OSCILACIONES DEL FLOTADOR Y DISMINUYE LA FRICCIÓN DEL PIVOTE.
  - B) LUBRICA LAS BARRAS MAGNÉTICAS E IMPIDE QUE GOLPEEN LOS LADOS DEL CONTENEDOR.
  - C) SIRVE SOLO COMO AMORTIGUADOR.
- 41 ¿CÓMO SE CORRIGEN LAS DESVIACIONES DEL COMPAS MAGNÉTICO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 508, PÁRRAFO 4.
- A) MOVIENDO LOS TORNILLOS DE REGULACIÓN QUE ESTÁN AL FRENTE DEL INSTRUMENTO.
  - B) DESMONTANDO EL INSTRUMENTO Y LLEVANDOLO A UN BANCO DE CALIBRACIÓN.
  - C) VARIANDO LA INTENSIDAD DE LOS IMANES.
- 42 ¿QUÉ INDICA EL "ARCO ROJO" PINTADO EN UN INSTRUMENTO? REF.: ORDER N° JS 312666. PÁGINA 3. PÁRRAFO 3.
- A) RANGO DE OPERACIÓN PROHIBIDO.
  - B) RANGO DE OPERACIÓN LIMITANTE.
  - C) RANGO DE OPERACIÓN NUNCA EXCEDIDO.
- 43 ¿CÓMO PUEDE SER ELIMINADA LA CORRIENTE ESTÁTICA DE UNA AERONAVE? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 6, PÁRRAFO 4.
- A) INSTALANDO BUENOS DESCARGADORES ESTÁTICOS EN LA AERONAVE.
  - B) AISLANDO TODOS LOS EQUIPOS CON BUENOS AISLADORES DE CAUCHO.
  - C) AMBAS RESPUESTAS SON CORRECTAS.
- 44 ¿CÓMO FUNCIONA EL INDICADOR DE PRESIÓN DE TUBO BOURDON? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 13, PÁRRAFO C 1.
- A) UN EXTREMO FIJO Y EL OTRO LIBRE PARA MOVERSE.
  - B) AMBOS EXTREMOS LIBRES, AFIANZADOS EN EL CENTRO.
  - C) AMBOS EXTREMOS FIJOS.
- 45 ¿POR QUÉ ALGUNOS INSTRUMENTOS SE LLAMAN "INSTRUMENTOS PITOT ESTÁTICOS"? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 14, PÁRRAFO 3.
- A) PORQUE UTILIZAN PRESIÓN DEL PITOT Y PRESIÓN ESTÁTICA.
  - B) PORQUE SON INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN.
  - C) PORQUE TODOS VAN CONECTADOS AL TUBO PITOT.
- 46 ¿CUÁL ES LA CARACTERÍSTICA DE UN ALTÍMETRO SENSITIVO? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 15, PÁRRAFO 1.
- A) QUE PUEDE TENER TRES AGUJAS INDICADORAS.

- B) QUE SIRVE PARA VOLAR HASTA 10.000 PIES.
- C) QUE ES UN MODELO ANTIGUO.

47 ¿DÓNDE VA CONECTADO EL VELOCÍMETRO? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 17, PÁRRAFO 2.

- A) A LA PRESIÓN ESTÁTICA Y A LA PRESIÓN DINÁMICA.
- B) A LA PRESIÓN ESTÁTICA.
- C) A LA PRESIÓN DINÁMICA.

48 ¿QUÉ MIDE EL INSTRUMENTO DE VELOCIDAD VERTICAL? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 22, PÁRRAFO 1.

- A) CAMBIOS DE PRESIÓN DINÁMICA.
- B) CAMBIOS DE DENSIDAD.
- C) CAMBIOS DE PRESIÓN ESTÁTICA.

49 ¿QUÉ INDICACIÓN DARÁ EL ALTÍMETRO SI SE TAPAN LAS TOMAS ESTÁTICAS? REF.: ORDER N° JS 312666. PÁGINA 24. PÁRRAFO 1.

- A) LA ALTITUD QUE TENGA LA AERONAVE EN EL MOMENTO EN QUE SE TAPEN LAS TOMAS.
- B) UNA VARIACIÓN MUCHO MÁS LENTA QUE LA NORMAL.
- C) UNA VARIACIÓN MUCHO MÁS ACELERADA QUE LA NORMAL.

50 ¿CUÁLES SON LAS PROPIEDADES DE LOS GIRÓSCOPOS? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 29, PÁRRAFO 3.

- A) RIGIDEZ EN EL ESPACIO Y PRECESIÓN.
- B) OSCILACIÓN Y DIRECCIÓN.
- C) RIGIDEZ Y PRECISIÓN.

51 ¿CUÁLES SON LOS MÉTODOS PARA HACER GIRAR LOS GIRÓSCOPOS? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 29, PÁRRAFO 4.

- A) NEUMÁTICO Y ELÉCTRICO.
- B) ELÉCTRICO Y ELECTRÓNICO.
- C) NEUMÁTICO CON AIRE CALIENTE Y AIRE FRÍO.

52 ¿QUÉ LÍQUIDO ES EL USADO EN LOS COMPASES MAGNÉTICOS? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 42, PÁRRAFO 1.

- A) KEROSENE.
- B) BASELINA.
- C) AGUA DESTILADA DULCE.

53 ¿QUÉ CAUSA EL ERROR DE OSCILACIÓN EN UN COMPAS MAGNÉTICO? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 42, PÁRRAFO 2.

- A) LOS RODAMIENTOS.
- B) EL LÍQUIDO.
- C) LOS IMANES.

54 ¿QUÉ DEBE LOGRARSE PARA QUE EL COMPÁS REMOTO DE UNA LECTURA PRECISA? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 45, PÁRRAFO 1.

- A) EL SENSOR DEBE MANTENERSE NIVELADO Y HORIZONTAL A LA SUPERFICIE TERRESTRE.
- B) EL SENSOR DEBE MANTENERSE NIVELADO Y VERTICAL A LA SUPERFICIE TERRESTRE.
- C) QUE EL ALOJAMIENTO DEL SENSOR SEA DE MATERIALES LIVIANOS.

55 ¿CUÁL ES EL MÁS SIMPLE DE LOS INDICADORES DE CANTIDAD PARA LÍQUIDOS? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 55, PÁRRAFO 3.

- A) LECTURA DIRECTA.
- B) FLOTADOR.
- C) MAGNÉTICO.

56 ¿DÓNDE SE UTILIZAN TERMOCUPLES EN MOTORES RECÍPROCOS? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 67, PÁRRAFO 3.

- A) TEMPERATURA DE CABEZA DE CILINDROS.
- B) TEMPERATURA DE ACEITE.
- C) TEMPERATURA DE COMBUSTIBLE.

## NAVEGACION Y COMUNICACION M.M.A.F. Y R.

1 ¿CUÁLES SON LAS DOS FUNCIONES MAYORES DE LAS RADIOS DE A BORDO DE UNA AERONAVE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 519, PÁRRAFO 1.

- A) COMUNICACIÓN Y NAVEGACIÓN.
- B) COMUNICACIÓN Y RECEPCIÓN.
- C) COMUNICACIÓN, RECEPCIÓN Y ALCANCE.

2 ¿QUÉ DEBE VERIFICAR CUANDO EFECTÚA UN CHEQUEO OPERACIONAL DE LOS EQUIPOS DE NAVEGACIÓN Y COMUNICACIÓN? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 519, PÁRRAFO 3.

- A) QUE NO INTERFIERAN CON LA OPERACIÓN DE OTROS SISTEMAS.
- B) QUE FUNCIONEN APROPIADAMENTE.
- C) AMBAS RESPUESTAS SON CORRECTAS.

3 ¿CÓMO PUEDE SER CONSIDERADO UN TRANSMISOR? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 520, PÁRRAFO 6.

- A) COMO UN GENERADOR QUE CAMBIA POTENCIA ELÉCTRICA EN ONDAS DE RADIO.
- B) COMO UN GENERADOR QUE CAMBIA POTENCIA ELÉCTRICA EN FRECUENCIA DE RADIO.
- C) COMO UN EQUIPO QUE SIEMPRE DEBE ESTAR ACOMPAÑADO DE UN RECEPTOR.

4 ¿EN QUÉ SEÑAL PUEDEN LOS RECEPTORES CONVERTIR LA RADIO FRECUENCIA EN UNA FORMA UTILIZABLE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 521, PÁRRAFO 3.

- A) EN SEÑAL AUDIBLE Y SEÑAL VISUAL.
- B) SOLAMENTE EN SEÑAL AUDIBLE.
- C) DEPENDE DE LA POTENCIA DEL RECEPTOR.

5 ¿SI EL CIRCUITO DESMODULADOR ES SENSIBLE A LOS CAMBIOS DE FRECUENCIA, ES CONOCIDO COMO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 521, PÁRRAFO 5.

- A) UN DISCRIMINADOR.
- B) UN DETECTOR.
- C) UN CIRCUITO INTELIGENTE.

6 EN GENERAL, ¿EN QUÉ DIRECCIÓN IRRADIAN LA SEÑAL LAS ESTACIONES TRANSMISORAS DE COMUNICACIONES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 521, PÁRRAFO 7.

- A) EN TODAS LAS DIRECCIONES.
- B) EN LA DIRECCIÓN QUE TIENEN ORIENTADA LA ANTENA.
- C) DEPENDE DE LAS OBSTRUCCIONES NATURALES.

7 ¿CUÁL ES EL SISTEMA DE COMUNICACIÓN MÁS COMÚN EN USO HOY EN DÍA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 522, PÁRRAFO 6.

- A) VHF.
- B) UHF.
- C) HF.

8 ¿QUÉ ELEMENTO PROPORCIONA LA CORRIENTE ALTERNA EN LA MAYORÍA DE LAS AERONAVES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 522, PÁRRAFO 5.

- A) UN INVERSOR.

- B) UNA BATERÍA ADICIONAL.
- C) UN MOTOR.

9 ¿QUÉ ELEMENTO DETERMINA QUE UN EQUIPO TRANSMISOR-RECEPTOR TENGA SALIDA O TRANSMITA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 522, PÁRRAFO 8.

- A) EL BOTÓN DEL MICRÓFONO.
- B) LA ANTENA.
- C) LOS FONOS.

10 CUANDO VA A PROBAR UN EQUIPO VHF, DESPUÉS DE ENCENDERLO, ¿POR QUÉ DEBE ESPERAR UN MOMENTO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 523, PÁRRAFO 1.

- A) PARA PERMITIR EL CALENTAMIENTO DEL EQUIPO.
- B) PARA PODER COLOCAR LA FRECUENCIA CORRECTA.
- C) PARA ESPERAR QUE SE PRODUZCA LA SINTONIA.

11 ¿QUÉ EQUIPOS ESTÁN INCLUIDOS EN EL "EQUIPAMIENTO DE NAVEGACIÓN DE A BORDO"? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 524, PÁRRAFO 4.

- A) VOR-VOR, ILS, DME, ADF, DOPLER, INERCIAL.
- B) VHF, ILS, LUCES DE APROXIMACIÓN, MARKER.
- C) ILS, DME, GRABADOR DE DATOS DE VUELO, INERCIAL.

12 ¿QUÉ PUEDE HABER FALLADO CUANDO APARECE LA BANDERA DE ALARMA "VOR-LOC" EN EL INDICADOR DE DESVIACIÓN DE CURSO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 524, PÁRRAFO 9.

- A) EL RECEPTOR, O SE HA PERDIDO LA SEÑAL SELECCIONADA.
- B) LA ANTENA SE HA CUBIERTO DE HIELO.
- C) EL TRANSMISOR DE A BORDO, O LA SEÑAL ES DÉBIL.

13 ¿EN CUÁNTOS GRADOS GIRA LA ANTENA LOOP EN UN SISTEMA ADF? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 529, PÁRRAFO 4.

- A) EN 360 GRADOS.
- B) EN 180 GRADOS.
- C) EN 90 GRADOS.

14 ¿CÓMO ES CONOCIDA LA SEÑAL DE RECEPCIÓN DEL RADAR? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 532, PÁRRAFO 2.

- A) COMO ECO.
- B) COMO RETORNO.
- C) COMO RECEPCIÓN.

15 ¿QUÉ DISTANCIA MIDE EL RADIO ALTÍMETRO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 533, PÁRRAFO 1.

- A) DESDE LA AERONAVE A LA TIERRA.
- B) DESDE LA AERONAVE A UN EQUIPO TERRESTRE.
- C) DESDE LA AERONAVE AL AEROPUERTO.

16 ¿QUÉ CAPACIDAD DE TIEMPO DE TRANSMISIÓN DEBE TENER LA BATERÍA DE UN TRANSMISOR DE UBICACIÓN DE EMERGENCIA (ELT)? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 534, PÁRRAFO 4.

- A) 48 HORAS.

- B) 24 HORAS.
- C) 12 HORAS.

17 ¿QUÉ FACTORES SE DEBEN CONSIDERAR, ANTES DE HACER UNA ALTERACIÓN EN UNA AERONAVE, AGREGANDO ALGÚN EQUIPO DE RADIO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 534, PÁRRAFO 10.

- A) EL ESPACIO DISPONIBLE, EL PORTE Y PESO DEL EQUIPO.
- B) LA CARGA ELÉCTRICA CONTÍNUA MÁXIMA DEBE SER CALCULADA.
- C) AMBAS RESPUESTAS SON CORRECTAS.

18 ¿QUÉ DEBE DETERMINAR SI VA A INSTALAR UN EQUIPO DE RADIO NUEVO EN EL PANEL DE INSTRUMENTOS Y NO ESTÁ CONSIDERADO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 535, PÁRRAFO 1.

- A) SI EL PANEL ES UNA ESTRUCTURA PRIMARIA.
- B) SI EL PANEL ES REFORZADO.
- C) SI EL PANEL TIENE ESPACIO SUFICIENTE.

19 ¿QUÉ CARACTERÍSTICA DEBEN TENER TODOS LOS PERNOS QUE AFIANZAN LOS BASTIDORES DE LOS EQUIPOS DE RADIO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 535, PÁRRAFO 2.

- A) QUE DEBEN TENER UN ELEMENTO DE SEGURO.
- B) QUE DEBEN SER DE METALES NO FERROSOS.
- C) QUE DEBEN PINTARSE CON LÍNEAS DE FE.

20 ¿CÓMO SE LLAMA EL CABLE BLINDADO QUE CONECTA LA ANTENA AL TRANSMISOR O RECEPTOR? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 538, PÁRRAFO 2.

- A) COAXIAL.
- B) BLINDADO.
- C) LÍNEA DE TRANSMISIÓN.

## CONTROL ATMOSFERICO DE CABINA M.M.A.F

1 EN UN AVIÓN PRESURIZADO, LA VÁLVULA OUT FLOW TAMBIÉN ES CONOCIDA POR EL NOMBRE DE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 550, PÁRRAFO 8.

- A) VÁLVULA DE ALIVIO (SAFETY RELIEF VALVE).
- B) VÁLVULA DE CONTROL MANUAL.
- C) VÁLVULA DE DESPRESURIZACIÓN.

2 EL SISTEMA DE OXÍGENO USADO EN LOS AVIONES NO PRESURIZADOS, GENERALMENTE ES DEL TIPO: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 587, PÁRRAFO 6.

- A) FLUJO CONTÍNUO Y DEMANDA POR PRESIÓN.
- B) SOLAMENTE DEMANDA POR PRESIÓN.
- C) SOLAMENTE BOTELLAS PORTÁTILES.

3 LA DIFERENCIA BÁSICA, ENTRE EL OXÍGENO A UTILIZAR EN AVIONES, Y LA MAYORÍA DE OTROS TIPOS DE OXÍGENO DISPONIBLE COMERCIALMENTE, ES QUE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 598, PÁRRAFO 6.

- A) EL OXÍGENO DE HOSPITAL Y PARA SOLDAR GENERALMENTE TIENEN 99,5% DE OXÍGENO PURO.
- B) EL OXÍGENO DE AVIACIÓN TIENE CASI TODO EL VAPOR DE AGUA REMOVIDO.
- C) EL OXÍGENO DE AVIACIÓN TIENE UN ALTO PORCENTAJE DE VAPOR DE AGUA PARA AYUDAR A EVITAR QUE LAS PERSONAS SE DESHIDRATEN.

4 CILINDROS DE ALTA PRESIÓN QUE CONTIENEN OXÍGENO PARA USO EN AVIACIÓN, PUEDEN SER IDENTIFICADOS POR SU: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 598, PÁRRAFO 7.

- A) COLOR AMARILLO Y LAS PALABRAS "OXÍGENO PARA RESPIRAR" ESCRITAS EN LETRAS BLANCAS DE UNA PULGADA.
- B) COLOR VERDE Y LAS PALABRAS "OXÍGENO PARA RESPIRACIÓN DE AVIADORES" ESCRITAS EN LETRAS BLANCAS DE UNA PULGADA.
- C) COLOR AMARILLO Y LAS PALABRAS "OXÍGENO PARA RESPIRACIÓN DE AVIADORES" ESCRITAS EN LETRAS BLANCAS DE UNA PULGADA.

5 EN UN SISTEMA DE CONTROL DE PRESURIZACIÓN, SI LA VÁLVULA OUTFLOW SE MUEVE HACIA LA POSICIÓN ABIERTA: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 550, PÁRRAFO 5.

- A) LA ALTITUD DE LA CABINA DISMINUIRÁ.
- B) LA PRESIÓN DE LA CABINA DISMINUIRÁ.
- C) LA PRESIÓN DE LA CABINA AUMENTARÁ.

6 ¿CÓMO SE LLAMA A LA FALTA DE OXÍGENO EN LAS CÉLULAS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 539, PÁRRAFO 1.

- A) HIPOXIA.
- B) DECAIMIENTO.
- C) REDUCCIÓN ATMOSFÉRICA.

7 ¿CUÁLES SON LOS ELEMENTOS PRINCIPALES QUE COMPONEN LA ATMÓSFERA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 539, PÁRRAFO 7.

- A) OXÍGENO Y NITRÓGENO.
- B) OXÍGENO E HIDRÓGENO.

C) HIDRÓGENO Y NITRÓGENO .

8 ¿CUÁL ES EL GAS MÁS ABUNDANTE EN LA ATMÓSFERA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 540, PÁRRAFO 1.

- A) NITRÓGENO.
- B) OXÍGENO.
- C) ARGÓN.

9 ¿A QUÉ SE LLAMA "PRESIÓN ATMOSFÉRICA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 540, PÁRRAFO 6.

- A) AL PESO DE UNA COLUMNA DE AIRE DESDE LA TIERRA HACIA EL ESPACIO.
- B) AL PESO DE LA HUMEDAD EN UNA ZONA DADA.
- C) A LA PRESIÓN ESTANDAR A NIVEL DEL MAR.

10 ¿QUÉ COMPARTIMIENTOS SON PRESURIZADOS, EN UNA AERONAVE PRESURIZADA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 541, PÁRRAFO 7.

- A) CABINA DE VUELO, CABINA DE PASAJEROS, COMPARTIMIENTO DE EQUIPAJE.
- B) CABINA DE VUELO, CABINA DE PASAJEROS, COMPARTIMIENTO DE EQUIPAJE, COMPARTIMIENTO DEL TREN DE ATERRIZAJE.
- C) CABINA DE VUELO Y DE PASAJEROS; COMPARTIMIENTO DE CARGA, EQUIPAJE Y ELECTRÓNICO.

11 ¿A QUÉ SE LLAMA PRESIÓN DIFERENCIAL, EN UNA AERONAVE PRESURIZADA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 541, PÁRRAFO 9.

- A) A LA RELACIÓN DE PRESIÓN ENTRE LA PRESIÓN INTERNA Y LA EXTERNA.
- B) A LA RELACIÓN DE ENTREGA DE PRESIÓN DE LOS SOBREALIMENTADORES Y LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA.
- C) A LA RELACIÓN DE PRESIÓN ENTRE LA PRESIÓN ESTANDAR Y LA PRESIÓN REAL.

12 ¿QUÉ PUEDE OCURRIR SI LA PRESIÓN DIFERENCIAL ES DEMASIADO ALTA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 542, PÁRRAFO 1.

- A) DAÑOS ESTRUCTURALES AL FUSELAJE.
- B) EL AIRE SE PUEDE DEVOLVER Y AHOGAR LOS COMPRESORES.
- C) LA VÁLVULA DE ENTRADA SE PUEDE TRABAR.

13 ¿CUÁLES SON LAS FUENTES QUE PUEDEN PROPORCIONAR AIRE PARA EL SISTEMA DE AIRE ACONDICIONADO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 543, PÁRRAFO 7.

- A) AIRE DEL MOTOR.
- B) AIRE DE IMPACTO.
- C) AMBAS RESPUESTAS SON CORRECTAS.

14 ¿PARA QUÉ SE CONTROLA LA HUMEDAD EN LOS SISTEMAS DE AIRE ACONDICIONADO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 558, PÁRRAFO 4.

- A) PARA EVITAR EL EMPAÑAMIENTO DE VENTANAS.
- B) PARA PERMITIR UNA BUENA RESPIRACIÓN DE PASAJEROS Y TRIPULANTES.
- C) PARA EVITAR EL CONGELAMIENTO DE LAS LÍNEAS Y TUBERÍAS.

15 EN GENERAL, ¿CUÁLES SON LOS FLUJOS QUE SE PUEDEN SELECCIONAR EN LAS BOTELLAS DE OXÍGENO PORTÁTIL? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 588, PÁRRAFO 1.

- A) NORMAL Y ALTO.
- B) BAJO, NORMAL Y ALTO.
- C) BAJO Y NORMAL.

## MOTORES RECÍPROCOS M.M.A.F. Y R.

1 EL RESULTADO DE MEZCLA EXCESIVAMENTE RICA O POBRE SERÁ: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 144, PÁRRAFO 4.

- A) COMBUSTIÓN INCOMPLETA.
- B) FUNCIONAMIENTO ÁSPERO EN RALENTÍ.
- C) MEZCLA RICA BAJO CONSUMO DE COMBUSTIBLE.

2 ¿CUÁL DE LO SIGUIENTE NO ES UNA CAUSA PARA QUE UN MOTOR OPUESTO TENGA BAJA POTENCIA? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 456, PÁRRAFO 2.

- A) CABLES DE IGNICIÓN DEFECTUOSOS.
- B) MEZCLA DEMASIADO POBRE.
- C) FILTRACIÓN DE ACEITE.

3 ¿QUÉ SE AJUSTA PARA VARIAR LA RAZÓN DE MEZCLA EN RALENTÍ? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 144, PÁRRAFO 7.

- A) LA VÁLVULA DE CONTROL DE COMBUSTIBLE EN RALENTÍ.
- B) LA CANTIDAD DE AIRE QUE PASA POR LA VÁLVULA DEL ACELERADOR.
- C) EL TAMAÑO DEL CHORRO (JET) REGULADOR DE RALENTÍ.

4 EL FLUÍDO ANTI-DETONANTE USADO EN LOS SISTEMAS DE INYECCIÓN DE AGUA, ES UNA MEZCLA DE: REF.: AC 65-12A, PÁG. 147, PÁRRAFO 9.

- A) AGUA Y BENCINA.
- B) ALCOHOL Y AGUA.
- C) DICROMATO DE POTASIO Y AGUA.

5 LA EXPLOSIÓN CONOCIDA COMO "BACKFIRING" PUEDE PRODUCIR DAÑOS EN: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 445, PÁRRAFO 6.

- A) EL CARBURADOR.
- B) LOS CILINDROS.
- C) LAS VÁLVULAS.

6 PARA HACER LOS AJUSTES DE RALENTÍ EL ACELERADOR DEBE ESTAR: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 146, PÁRRAFO 1.

- A) RETARDADO CONTRA SU TOPE.
- B) ADELANTE DEL TOPE.
- C) EN CUALQUIER POSICIÓN QUE DE EL MÍNIMO DE RPM.

7 ¿QUÉ SE OBSERVA CUANDO SE QUIERE VERIFICAR SI LOS AJUSTES DE LA MEZCLA ESTÁN CORRECTOS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 144, PÁRRAFO 8.

- A) EL FLUJÓMETRO (MEDIDOR DE FLUJO DE COMBUSTIBLE).
- B) LOS CAMBIOS EN LAS RPM O PRESIÓN EN EL MÚLTIPLE.
- C) EL INSTRUMENTO DE PRESIÓN DE COMBUSTIBLE.

8 EL MOTOR DESARROLLA MÁXIMA POTENCIA CON UNA MEZCLA AIRE- COMBUSTIBLE DE APROXIMADAMENTE: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 112, PÁRRAFO 1.

- A) 15:1.
- B) 12:1.

C) 8:1.

9 SI SE OBSTRUYEN LAS VENTILACIONES DE LOS ESTANQUES DE COMBUSTIBLE, ¿QUE PUEDE SER AFECTADO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 146, PÁRRAFO 6.

- A) EL FLUJO DE COMBUSTIBLE Y LA PRESIÓN DE CARGUÍO.
- B) LA POTENCIA DEL MOTOR Y LAS BOMBAS REFORZADORAS.
- C) LA ESTRUCTURA DEL ESTANQUE Y EL CARBURADOR.

10 ¿CUÁL DE LO SIGUIENTE PUEDE SER UNA CAUSA DE PRE-IGNICION? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 455, PÁRRAFO 1.

- A) LAS VÁLVULAS SE MANTIENEN ABIERTAS.
- B) ALTA PRESION DE CARGA DE ENTRADA.
- C) VAPOR DE COMBUSTIBLE COMPRIMIDO A UNA PRESIÓN CRÍTICA.

11 LA POTENCIA DE UN MOTOR RECÍPROCO SE MIDE EN: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 30, PÁRRAFO 5.

- A) LIBRAS DE EMPUJE O KILOGRAMOS DE EMPUJE.
- B) LIBRAS PIE POR MINUTO.
- C) LIBRAS PIE O KILOGRAMO METRO.

12 LA RESISTENCIA DEL ACEITE A FLUIR SE LLAMA: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 285, PÁRRAFO 3.

- A) VISCOCIDAD.
- B) PUNTO DE FLUIDEZ.
- C) PUNTO DE ESCURRIMIENTO.

13 SI LA VÁLVULA TERMOSTÁTICA DE UN SISTEMA DE LUBRICACIÓN PERMANECE CERRADA DURANTE LA PARTIDA DEL MOTOR, CAUSARÁ: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 291, PÁRRAFO 1.

- A) UNA ELEVADA TEMPERATURA DE CABEZA DE CILINDRO.
- B) UN LENTO AUMENTO DE LA TEMPERATURA DEL ACEITE.
- C) UNA OBSTRUCCIÓN EN LA LÍNEA DE RETORNO DE ACEITE AL ESTANQUE.

14 EN UN MOTOR RECÍPROCO DE COLECTOR SECO, ¿EN QUÉ LUGAR EL ACEITE ES EXPUESTO A LA VÁLVULA DE CONTROL DE FLUJO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 291, PÁRRAFO 1.

- A) A LA ENTRADA DEL RADIADOR DE ACEITE.
- B) A LA SALIDA DEL MOTOR.
- C) EN EL FILTRO DE ACEITE.

15 EL PROPÓSITO PRIMARIO DE UN LUBRICANTE ES: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 285, PÁRRAFO 1.

- A) REDUCIR LA FRICCIÓN ENTRE PARTES EN MOVIMIENTO.
- B) REDUCIR LA TEMPERATURA ENTRE PARTES EN MOVIMIENTO.
- C) CONSERVAR TODAS LAS PARTES LIMPIAS.

16 LOS REQUISITOS GENERALES DE TODOS LOS TIPOS DE MOTORES SON: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 2, PÁRRAFO 2.

- A) CONFIABILIDAD, ECONOMIA, EFICIENCIA.
- B) EFICIENCIA, DURABILIDAD, ALTA POTENCIA.

C) ECONOMIA, CONFIABILIDAD, CAPACIDAD.

17 LOS MOTORES TIENEN LA HABILIDAD DE CONVERTIR LA ENERGÍA CALÓRICA EN ENERGÍA:  
REF.: AC 65-12A, PÁGINA 1, PÁRRAFO 2.

- A) MECÁNICA.
- B) DE FLUÍDOS.
- C) ENERGÉTICA.

18 ¿CÓMO SON CONSIDERADOS LOS FACTORES DE CONFIABILIDAD Y DURABILIDAD EN LOS MOTORES DE AERONAVES? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 3, PÁRRAFO 3.

- A) IDÉNTICOS.
- B) DIFERENTES.
- C) PARECIDOS.

19 CON RESPECTO A QUÉ PUEDEN SER CLASIFICADOS LOS MOTORES RECÍPROCOS: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 4, PÁRRAFO 8.

- A) A LA POSICIÓN DEL CIGUEÑAL CON RESPECTO A LA HÉLICE.
- B) A LA POSICIÓN DE LOS CILINDROS CON RESPECTO AL CIGUEÑAL.
- C) A LA POSICIÓN DEL CIGUEÑAL CON RESPECTO AL FUSELAJE.

20 ¿QUÉ COMPONENTES TIENEN LOS CILINDROS EN LA CABEZA? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 5, PÁRRAFO 7.

- A) DOS VÁLVULAS Y DOS BUJÍAS.
- B) DOS CAJAS DE BALANCINES.
- C) DOS CAJAS DE BALANCINES, DOS BUJÍAS Y DOS VÁLVULAS.

21 ¿QUÉ FUERZA ES PARTICULARMENTE SEVERA EN EL CARTER CUANDO SE INSTALA UNA HÉLICE PESADA? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 7, PÁRRAFO 2.

- A) LA FUERZA CENTRÍFUGA.
- B) LA FUERZA GIROSCÓPICA.
- C) LA FUERZA CENTRÍPETA.

22 ¿POR QUÉ A MENUDO SE LLAMA "SECCIÓN DE POTENCIA" LA ZONA DONDE VAN INSTALADOS LOS CILINDROS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 8, PÁRRAFO 8.

- A) PORQUE EL MOVIMIENTO RECÍPROCO DE LOS PISTONES SE CONVIERTE EN MOVIMIENTO ROTATORIO DEL CIGUEÑAL.
- B) PORQUE SE DESARROLLA LA POTENCIA DENTRO DE LOS CILINDROS Y SE TRANSMITE AL CIGUEÑAL.
- C) PORQUE EN ESE LUGAR SE CREA LA POTENCIA QUE EL MOTOR NECESITA PARA GIRAR LA HÉLICE Y LOS ACCESORIOS.

23 ¿QUÉ PARTE DEL MOTOR ESTÁ SUJETA A LOS MAYORES ESFUERZOS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 11, PÁRRAFO 1.

- A) LOS PISTONES.
- B) LOS CILINDROS.
- C) EL CIGUEÑAL.

24 ¿CÓMO SE LLAMA LA PIEZA QUE TRANSMITE LA FUERZA ENTRE EL PISTÓN Y EL CIGUEÑAL? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 12, PÁRRAFO 9.

- A) BIELA.
- B) PISTÓN.
- C) CILINDRO.

25 ¿QUÉ TIPO DE ANILLOS EXISTEN EN LOS CILINDROS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 16, PÁRRAFO 5.

- A) DE COMPRESIÓN, DE CONTROL DE ACEITE, DE BARRIDO.
- B) DE COMPRESIÓN, DE ACEITE, DE BARRIDO.
- C) DE COMPRESIÓN, DE LIMPIEZA, DE BARRIDO.

26 ¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DE LA CABEZA DEL CILINDRO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 18, PÁRRAFO 1.

- A) PROPORCIONAR ESPACIO PARA LA COMBUSTIÓN DE LA MEZCLA.
- B) PROPORCIONAR ESPACIO PARA LAS BUJÍAS.
- C) PROPORCIONAR ESPACIO PARA LAS VÁLVULAS.

27 ¿CÓMO SE LLAMA A LA SECUENCIA EN LA CUAL OCURREN LOS DIFERENTES EVENTOS DE POTENCIA EN LOS CILINDROS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 19, PÁRRAFO 2.

- A) ORDEN DE ENCENDIDO.
- B) SECUENCIA DE POTENCIA.
- C) DESARROYO DE POTENCIA.

28 ¿POR QUÉ SE UTILIZA SODIO METÁLICO EN LOS VÁSTAGOS DE ALGUNAS VÁLVULAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 20, PÁRRAFO 8.

- A) PORQUE ES UN EXCELENTE CONDUCTOR DE CALOR.
- B) PORQUE SE TRANSFORMA EN HUMEDAD INTERIORMENTE.
- C) PORQUE LE DA MÁS RESISTENCIA A LAS VÁLVULAS.

29 ¿EN QUÉ MOMENTO ABRE UNA VÁLVULA DE ADMISIÓN? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 21, PÁRRAFO 1.

- A) ANTES DE QUE EL PISTÓN LLEGUE AL PUNTO MUERTO SUPERIOR.
- B) CUANDO EL PISTÓN LLEGA AL PUNTO MUERTO SUPERIOR.
- C) DESPUÉS QUE EL PISTÓN A PASADO EL PUNTO MUERTO SUPERIOR.

30 COMPARATIVAMENTE, LAS RPM DEL CIGUEÑAL, CON RESPECTO A LAS RPM DE LA HÉLICE SON: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 25, PÁRRAFO 6.

- A) IGUALES.
- B) MAYORES.
- C) MENORES.

31 ¿EN CUÁNTAS REVOLUCIONES DEL CIGUEÑAL SE CUMPLEN LOS CUATRO CICLOS DE LOS CILINDROS, EN UN MOTOR DE CUATRO TIEMPOS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 28, PÁRRAFO 8.

- A) DOS.
- B) CUATRO.
- C) TRES.

- 32 ¿QUÉ ELEMENTOS COMPONEN EL SISTEMA DE INDUCCIÓN DE UN MOTOR RECÍPROCO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 71, PÁRRAFO 1.
- A) CARBURADOR, TOMA DE AIRE, MANIFOLD DE ADMISIÓN.
  - B) CARBURADOR, TOMA DE AIRE.
  - C) CARBURADOR, TOMA DE AIRE, COMPRESOR.
- 33 ¿QUÉ DEFECTOS BUSCA CUANDO EFECTÚA UNA INSPECCIÓN AL SISTEMA DE INDUCCIÓN? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 74, PÁRRAFO 6.
- A) QUEBRADURAS Y FILTRACIONES.
  - B) QUEBRADURAS Y DOBLADURAS.
  - C) FALLAS Y DESCONECCIONES.
- 34 ¿QUÉ PRECAUCIÓN DEBE TOMAR AL EFECTUAR MANTENIMIENTO EN EL SISTEMA DE ESCAPE DE UN MOTOR RECÍPROCO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 98, PÁRRAFO 9.
- A) NUNCA HACER MARCAS CON UN LÁPIZ DE GRAFITO.
  - B) NUNCA HACER MARCAS CON TIZA.
  - C) NUNCA HACER MARCAS CON TINTA PENETRANTE.
- 35 ¿QUÉ DEBE INSPECCIONAR, ANTES DE CADA VUELO, EN EL SISTEMA DE ESCAPE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 100, PÁRRAFO 3.
- A) POR FILTRACIONES, ABRAZADERAS SUELTAS, QUEBRADURAS.
  - B) POR FILTRACIONES, PERNOS FALTANTES, PUNTOS ROJOS.
  - C) POR ABRAZADERAS SUELTAS, PUNTOS BLANCOS, SOLDADURAS.
- 36 ¿QUÉ PUEDE SUCEDER CUANDO EL BLOQUEO DE VAPOR (VAPOR LOCK), ES SERIO? REF.: AC 65-12A. PÁGINA 109. PÁRRAFO 6.
- A) PUEDE DETENER EL MOTOR.
  - B) PUEDE RESTRINGIR EL FLUJO DE COMBUSTIBLE.
  - C) PUEDE REBALSAR EL CARBURADOR.
- 37 EL MAGNETO ES UN TIPO ESPECIAL DE: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 177, PÁRRAFO 5.
- A) GENERADOR AC.
  - B) GENERADOR DC.
  - C) ALTERNADOR AC.
- 38 ¿A QUÉ SE LLAMA "RANGO DE CALOR" DE LAS BUJÍAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 196, PÁRRAFO 1.
- A) A SU CAPACIDAD DE TRANSFERIR CALOR A LA CABEZA DEL CILINDRO.
  - B) A SU CAPACIDAD DE SOPORTAR ALTAS TEMPERATURAS.
  - C) A LA CAPACIDAD QUE TIENE SU SISTEMA DE AISLACIÓN DE CALOR.
- 39 ¿QUÉ CAUSA LAS FALLAS MÁS COMUNES EN EL SISTEMA DE IGNICIÓN? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 197, PÁRRAFO 1.
- A) EL EXCESO DE CORRIENTE.
  - B) LA HUMEDAD.
  - C) LAS VIBRACIONES.

- 40 ¿QUÉ CAUSA LA ACUMULACIÓN DE CARBÓN EN LAS BUJÍAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 213, PÁRRAFO 4.
- A) MEZCLA DEMASIADO RICA Y/O MEZCLA DEMASIADO POBRE.
  - B) MEZCLA DEMASIADO RICA.
  - C) MEZCLA DEMASIADO POBRE.
- 41 ¿QUÉ DEBE HACER EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO CUANDO UNA BUJÍA CAE EN UNA SUPERFICIE DURA? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 216, PÁRRAFO 6.
- A) NO INSTALARLA EN EL MOTOR.
  - B) REVISAR LA AISLACIÓN, SI NO ESTÁ DAÑADA INSTALARLA EN EL MOTOR.
  - C) REVISAR LOS ELECTRODOS, SI NO ESTÁN DAÑADOS, LA BUJÍA SE PUEDE INSTALAR.
- 42 ¿QUÉ DEBE HACER, CON LOS TERMINALES DE LAS BUJÍAS, ANTES DE INSTALARLOS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 219, PÁRRAFO 2.
- A) LIMPIARLOS CON ACETONA.
  - B) LIMPIARLOS CON PARAFINA.
  - C) LIMPIARLOS CON BENCINA.
- 43 ¿CUÁL ES LA FUNCIÓN DE LAS BUJÍAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 195, PÁRRAFO 5.
- A) CONDUCIR UN IMPULSO CORTO DE CORRIENTE DE ALTO VOLTAJE A TRAVÉS DE LA PARED DE LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN.
  - B) CONDUCIR UN IMPUSO LARGO DE CORRIENTE DE BAJO VOLTAJE A TRAVÉS DE LA PARED DE LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN.
  - C) ENCENDER LA MEZCLA.
- 44 ¿CUÁL ES EL PEOR FACTOR EN LAS FALLAS DE UN HARNES DE ENCENDIDO DE ALTA TENSIÓN? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 224, PÁRRAFO 4.
- A) LA HUMEDAD.
  - B) LA ALTA TEMPERATURA.
  - C) LA VELOCIDAD.
- 45 ¿PARA REVISAR Y PROBAR EL HARNES DE ENCENDIDO ÉSTE DEBE/PUEDE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 227, PÁRRAFO 2.
- A) SER REMOVIDO DEL MOTOR.
  - B) SER PROBADO INSTALADO EN EL MOTOR.
  - C) SER REMOVIDO DEL MOTOR Y LLEVADO AL TALLER.
- 46 ¿CUÁL ES EL MOTOR DE PARTIDA MÁS COMUNMENTE USADO EN MOTORES RECÍPROCOS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 263, PÁRRAFO 5.
- A) DE TIPO ELÉCTRICO DE ENGANCHE DIRECTO.
  - B) DE TIPO DE INERCIA COMBINADA.
  - C) DE TIPO DE INERCIA ELÉCTRICA.
- 47 ¿CUÁL PUEDE SER LA FALLA MÁS PROBABLE SI UN MOTOR DE PARTIDA NEUMÁTICO GIRA, PERO EL MOTOR NO GIRA? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 280, TABLA 8.
- A) SOLENOIDE DE PARTIDA INOPERATIVO.
  - B) EJE DEL MOTOR DE PARTIDA CORTADO.
  - C) ÁLABES DEL MOTOR DE PARTIDA QUEBRADOS.

48 ¿DÓNDE SE ALMACENA EL ACEITE EN UN SISTEMA DE LUBRICACIÓN DE COLECTOR SECO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 286, PÁRRAFO 6.

- A) EN UN ESTANQUE DE ACEITE.
- B) EN UN COLECTOR ADICIONAL.
- C) EN LÍNEAS ESPECIALES.

49 ¿QUÉ MANTENIMIENTO SE DEBE EFECTUAR EN LOS FILTROS DE REJILLA (SCREEN-TYPE FILTER)? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 289, PÁRRAFO 1.

- A) CAMBIAR LA REJILLA.
- B) LIMPIAR LA REJILLA CON SOLVENTE.
- C) MANDAR LA REJILLA AL TALLER PARA INSPECCIÓN DE NDI.

50 UNO DE LOS TIPOS DE INDICADORES DE PRESIÓN DE ACEITE ES: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 289, PÁRRAFO 4.

- A) DIAGRAMA.
- B) TUBO BOURDON.
- C) AIR-MAZE.

51 GENERALMENTE, ¿DESDE DÓNDE TOMA LA PRESIÓN EL INDICADOR DE PRESIÓN DE ACEITE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 289, PÁRRAFO 4.

- A) DEL ACEITE QUE ENTRA AL MOTOR DESDE DE LA BOMBA.
- B) DEL ACEITE QUE ENTRA AL RADIADOR DESPUÉS DE PASAR POR EL MOTOR.
- C) DEL ACEITE QUE ENTRA AL ESTANQUE DESPUÉS DE PASAR POR EL RADIADOR.

52 ¿CUÁL, DE LO SIGUIENTE, CAUSARÁ UN EXCESIVO CONSUMO DE ACEITE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 301, TABLA 9.

- A) BAJO GRADO DEL ACEITE CARGADO.
- B) ACEITE DILUIDO O CONTAMINADO.
- C) VISCOSIDAD DEL ACEITE INCORRECTA.

53 ¿CUÁNDO ES IMPORTANTE TENER CLARO LA DEFINICIÓN DE "ÁREA DE ALETAS" DE LOS CILINDROS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 319, PÁRRAFO 6.

- A) CUANDO SE EFECTÚA INSPECCIÓN A LOS CILINDROS.
- B) CUANDO SE CERTIFICA LA AERONAVE.
- C) CUANDO SE CAMBIA EL CILINDRO.

54 ¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES FACTORES ES DETERMINANTE EN LA ACEPTACIÓN O RECHAZO DE UN CILINDRO DURANTE UNA INSPECCIÓN? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 319, PÁRRAFO 6.

- A) ALETAS DE REFRIGERACIÓN QUEBRADAS.
- B) FILTRACIÓN POR LAS TAPAS DE VÁLVULAS.
- C) VÁLVULAS FUERA DE TOLERANCIA.

55 ¿CÓMO SE DENOMINA CUANDO LA HÉLICE IMPACTA OBJETOS A BAJAS RPM? REF.: AC 65-12A, PÁG. 359, PÁRRAFO 7.

- A) DETENCIÓN BRUSCA.
- B) REDUCCIÓN DE VELOCIDAD BRUSCA.
- C) REDUCCIÓN DE VELOCIDAD RÁPIDA.

56 ¿A CUÁL DE LAS SIGUIENTES OPERACIONES SE DENOMINA "OPERACIÓN INESTABLE DE MOTOR"? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 360, PÁRRAFO 7.

- A) VIBRACIÓN EXCESIVA.
- B) ALTA POTENCIA.
- C) BAJAS REVOLUCIONES.

57 ¿CUÁL ES LA PRIMERA PRECAUCIÓN QUE DEBE TOMAR CUANDO VA A TRABAJAR EN UN MOTOR? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 365, PÁRRAFO 6.

- A) VERIFICAR QUE EL SWITCH DE ENCENDIDO ESTÉ DESCONECTADO.
- B) TENER EL MOTOR ENGANCHADO AL TECLE.
- C) VERIFICAR QUE LOS MAGNETOS ESTÉN DESMONTADOS.

58 ¿QUÉ PRECAUCIÓN DEBE TOMAR, CON RESPECTO AL COMBUSTIBLE, CUANDO VA A TRABAJAR EN UN MOTOR? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 365, PÁRRAFO 7.

- A) QUE LAS VÁLVULAS SELECTORAS Y SHUTOFF ESTÉN CERRADAS.
- B) QUE LAS VÁLVULAS SHUTOFF ESTÉN CERRADAS Y LOS ESTANQUES ABIERTOS.
- C) QUE LA AERONAVE NO TENGA COMBUSTIBLE.

59 ¿POR QUÉ UN MOTOR QUE ESTÁ FUNCIONANDO FRECUENTEMENTE NO NECESITA SER PRESERVADO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 386, PÁRRAFO 2.

- A) PORQUE AL FUNCIONAR EVAPORA LA HUMEDAD.
- B) PORQUE AL FUNCIONAR SE SALPICA DE ACEITE.
- C) PORQUE LO ESTÁN LIMPIANDO CONSTANTEMENTE.

60 LOS COMPONENTES PREVENTIVOS DE CORROSIÓN SE DIVIDEN EN: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 386, PÁRRAFO 3 Y 5.

- A) LIVIANO Y PESADO.
- B) SUAVE Y FUERTE.
- C) PERMANENTE Y TEMPORAL.

61 ¿QUÉ INCLUYE UN "SISTEMA COMPLETO" DE PROTECCIÓN DE INCENDIO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 391, PÁRRAFO 2.

- A) UN SISTEMA DE PROTECCIÓN Y DE EXTINCIÓN DE INCENDIO.
- B) UN SISTEMA QUE PUEDA DISTRIBUIR EL AGENTE EXTINTOR A TODOS LOS MOTORES.
- C) UN SISTEMA QUE CONSTE DE ALARMA AUDITIVA Y VISUAL.

62 EL MOTOR Y LA NACELA ESTÁN DIVIDIDOS EN ZONAS DE INCENDIO. ¿A QUÉ ZONA CORRESPONDE EL ÁREA DE ACCESORIOS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 394, PÁRRAFO 2.

- A) ZONA 1.
- B) ZONA 2.
- C) ZONA 3.

63 ¿QUÉ DEBE HACER SI EN UNA INSPECCIÓN ENCUENTRA UNA BOTELLA EXTINTORA CON LA PRESIÓN FUERA DE LOS LÍMITES? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 406, PÁRRAFO 2.

- A) REEMPLAZARLA.
- B) RECARGARLA INSTALADA EN LA AERONAVE.

C) ANOTARLA PARA REEMPLAZO EN LA PRÓXIMA INSPECCIÓN.

64 EN GENERAL, A QUE VELOCIDAD SE DEBE CALENTAR UN MOTOR RECÍPROCO: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 437, PÁRRAFO 1.

- A) EN LA CUAL SE OBTENGA EL MÍNIMO DE RPM.
- B) A 1.000 RPM.
- C) EN LA CUAL SE OBTENGA LA MÁXIMA ESTABILIDAD.

65 EN UN MOTOR RADIAL, DESPUÉS DE CUANTO TIEMPO DE DETENIDO EL MOTOR DEBE GIRAR LA HÉLICE PARA VERIFICAR BLOQUEO HIDRÁULICO: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 458, PÁRRAFO 2.

- A) DESPUÉS DE 30 MINUTOS.
- B) A LOS DOS DÍAS.
- C) DESPUÉS DE 6 HORAS.

66 ¿CUÁL ES EL OBJETIVO, AL MEDIR LA PRESIÓN DIFERENCIAL, EN UN MOTOR RECÍPROCO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 460, PÁRRAFO 1.

- A) VERIFICAR FILTRACIONES EN EL CILINDRO.
- B) VERIFICAR DESGASTE DE LOS ANILLOS.
- C) VERIFICAR TOLERANCIA DE LAS VÁLVULAS.

67 ¿QUÉ ACCIÓN DE MANTENIMIENTO EFECTÚA, SI EN UNA PRUEBA DE PRESIÓN DIFERENCIAL, ENCUENTRA UN CILINDRO CON BAJA COMPRESIÓN? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 460, PÁRRAFO 5.

- A) PONER EN MARCHA EL MOTOR Y DESPUÉS RE-CHEQUEAR EL CILINDRO.
- B) CAMBIAR EL CILINDRO CON BAJA PRESIÓN.
- C) VERIFICAR LOS ANILLOS DEL PISTÓN DEL CILINDRO CON BAJA PRESIÓN.

68 ¿QUÉ DEBE HACER CUANDO VA A INSTALAR UN CILINDRO Y UN PISTÓN NUEVO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 463, PÁRRAFO 11.

- A) QUITARLE EL PRESERVANTE Y SECARLO CON AIRE COMPRIMIDO.
- B) VERIFICAR LAS TOLERANCIAS DE LAS VÁLVULAS Y LOS ANILLOS.
- C) LAVARLO CON SOLVENTE Y SECARLO CON UN PAÑO LIMPIO.

## HÉLICE M.M.A.F

1 LA HÉLICE, CUANDO ESTÁ GIRANDO, ESTÁ SOMETIDA A LOS SIGUIENTES ESFUERZOS: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 327, PÁRRAFO 1.

- A) TORSIÓN - TENSIÓN - FLEXIÓN.
- B) FLEXIÓN - CORTE - COMPRESIÓN.
- C) TORSIÓN - COMPRESIÓN - CIZALLE.

2 EN CASO DE FALLA DEL GOBERNADOR, (NO MANDA PRESIÓN DE ACEITE) LA HÉLICE COMPACTA HARTELL, OPERADA HIDRÁULICAMENTE TIENDE A: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 336, PÁRRAFO 7.

- A) GIRAR HACIA PASO BAJO.
- B) GIRAR HACIA PASO ALTO.
- C) PERMANECER EN EL PASO DONDE SE ENCUENTRA.

3 ¿CUÁL ES LA CAUSA POR LA CUAL EL TORNILLO DE TOPE DE LA POLEA DEL GOBERNADOR DE LA HÉLICE, ES AJUSTABLE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 346, PÁRRAFO 1.

- A) PARA LIMITAR LA VELOCIDAD MÁXIMA DEL MOTOR DURANTE EL DESPEGUE.
- B) PARA MANTENER EL ÁNGULO DE LA PALA EN CRUCERO.
- C) PARA LIMITAR EL PASO MÁXIMO DE LA HÉLICE PARA EL DESPEGUE.

4 LAS BOTAS ANTI-HIELO SE EXTIENDEN A LO LARGO DEL BORDE DE ATAQUE DE LAS PALAS APROXIMADAMENTE: REF.: AC 65-12 A, PÁGINA 348, PÁRRAFO 1.

- A) 85%.
- B) 75%.
- C) 55%.

5 EL DESBALANCEAMIENTO DE UNA HÉLICE PUEDE SER: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 352, PÁRRAFO 3.

- A) ESTÁTICO Y DINÁMICO.
- B) FIJO Y VARIABLE.
- C) POR DESGASTE Y POR FILTRACIONES.

6 LAS HÉLICES DE MADERA SON CONSTRUIDAS DE: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 331, PÁRRAFO 8.

- A) UNA SOLA PIEZA.
- B) VARIAS CAPAS DE MADERA.
- C) VARIAS CAPAS DE MADERA DE 3/4" APROXIMADAMENTE.

7 LOS NÚMEROS DE LAS ESTACIONES DE LAS PALAS DE LAS HÉLICES AUMENTAN DESDE: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 325, PÁRRAFO 8.

- A) LA PUNTA HACIA EL CUBO.
- B) EL BORDE DE ATAQUE HACIA EL BORDE DE FUGA.
- C) EL CUBO HACIA LA PUNTA.

8 ¿EN QUÉ SENTIDO TIENDE A GIRAR LA FUERZA CENTRÍFUGA, A LAS PALAS DE UNA HÉLICE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 327, PÁRRAFO 2.

- A) A PASO ALTO.
- B) A PASO BAJO.
- C) HACIA AFUERA DE SU CUBO.

9 ¿QUÉ PUEDE RESULTAR EN UNA HÉLICE EN LA CUAL LA VELOCIDAD DE LAS PUNTAS DE LAS PALAS ES EXCESIVA? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 325, PÁRRAFO 1.

- A) MALA EFICIENCIA Y VIBRACIÓN.
- B) OSCILACIÓN Y DESGASTE.
- C) ALTA EFICIENCIA Y GRAN FUERZA CENTRÍFUGA.

10 ¿QUÉ ES ESENCIALMENTE CADA PALA DE UNA HÉLICE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 325, PÁRRAFO 3.

- A) UN ALA ROTATORIA.
- B) UN CONTRAPESO.
- C) UN ELEMENTO QUE CREA SUSTENTACIÓN.

11 ¿EN QUÉ PORCENTAJE VARÍA LA EFICIENCIA DE UNA HÉLICE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 325, PÁRRAFO 6.

- A) ENTRE UN 50% Y UN 87%.
- B) ENTRE UN 50% Y UN 75%.
- C) ENTRE UN 40% Y UN 60%.

12 ¿A QUÉ SE LLAMA "PASO GEOMÉTRICO" DE UNA HÉLICE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 325, PÁRRAFO 7.

- A) A LA DISTANCIA QUE UNA HÉLICE AVANZA EN UNA REVOLUCIÓN.
- B) AL ÁNGULO QUE SE FORMA ENTRE EL BORDE DE ATAQUE Y EL BORDE DE FUGA.
- C) A LA DIFERENCIA DE ÁNGULO ENTRE LA RAÍZ Y LA PUNTA DE CADA PALA.

13 ¿DE QUÉ MATERIALES SON CONSTRUIDAS GENERALMENTE LAS HÉLICES DE PASO FIJO DE UNA SOLA PIEZA? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 329, PÁRRAFO 5.

- A) DE MADERA O ALUMINIO PURO.
- B) DE MADERA O ALEACIÓN DE ALUMINIO.
- C) DE MADERA, ACERO INOXIDABLE O ALEACIÓN DE ALUMINIO.

14 ¿QUÉ TIPO DE HÉLICES SE USAN EN AERONAVES DE BAJA POTENCIA? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 330, PÁRRAFO 1.

- A) DE PASO FIJO O AJUSTABLES EN TIERRA.
- B) DE PASO FIJO O AJUSTABLES.
- C) DE PASO FIJO O DE PASO VARIABLE

15 ¿QUÉ TIPO DE HÉLICE ESTÁ MÁS EXPUESTA A DAÑOS EN AERONAVES TERRESTRES? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 331, PÁRRAFO 4.

- A) LA HÉLICE TRACTORA.
- B) LA HÉLICE PROPULSORA.
- C) AMBAS ESTÁN EXPUESTAS AL MISMO TIPO Y CANTIDAD DE DAÑO.

16 ¿CUÁLES SON ALGUNAS DE LAS VENTAJAS DE UNA HÉLICE DE MADERA? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 331, PÁRRAFO 7.

- A) LIVIANAS, FLEXIBILIDAD, BARATAS, CONSTRUCCIÓN SIMPLE.
- B) LIVIANAS, RÍGIDAS, BARATAS, CONSTRUCCIÓN SIMPLE.
- C) FLEXIBLES Y BARATAS.

17 ¿CUÁL ES EL OBJETIVO DE LOS ORIFICIOS QUE TIENEN LOS REVESTIMIENTOS DE LAS HÉLICES DE MADERA, EN LA PUNTA DE LAS PALAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 332, PÁRRAFO 3.

- A) DRENAR LA HUMEDAD.
- B) HACERLAS MÁS LIVIANAS.
- C) REFORZAR LA RESISTENCIA.

18 ¿QUÉ DETERMINA EL PROCESO DE TRAYECTORIA DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 350, PÁRRAFO 5.

- A) LA POSICIÓN DE LA PUNTA DE UNA PALA CON RESPECTO A LA OTRA.
- B) EL PASO EFECTIVO QUE CADA UNA TIENE.
- C) EL DIÁMETRO Y EL LARGO DE LAS PALAS.

19 ¿QUÉ INSTRUMENTO DEBE UTILIZAR PARA CHEQUEAR LOS ÁNGULOS DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 351, PÁRRAFO 1.

- A) PROTRACTOR.
- B) TORNILLO MICROMÉTRICO.
- C) MEDIDOR DE ÁNGULOS.

20 ¿QUÉ ELEMENTOS SE DEBEN UTILIZAR PARA LA LIMPIEZA DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE METÁLICA? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 353, PÁRRAFO 7.

- A) SOLVENTE DE LIMPIEZA.
- B) MATERIALES ÁCIDOS.
- C) MATERIALES CÁUSTICOS.

## MOTORES DE TURBINA A GAS M.M.A.F. Y R.

1 LOS TIPOS DE COMPRESORES USADOS EN MOTORES DE TURBINA A GAS SON: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 43, PÁRRAFO 2.

- A) AXIALES Y LONGITUDINALES.
- B) AXIALES Y CENTRÍFUGOS.
- C) RADIALES Y CENTRÍFUGOS.

2 ¿POR QUÉ LOS LUBRICANTES SINTÉTICOS SON USADOS EN MOTORES DE TURBINA A GAS DE ALTA PERFORMANCE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 302, PÁRRAFO 1.

- A) PORQUE ELLOS TIENEN MENOS TENDENCIA A EVAPORARSE A ALTAS TEMPERATURAS.
- B) PORQUE LOS ACEITES SINTÉTICOS NO PRODUCEN DEPÓSITOS O COQUE.
- C) PORQUE LAS CARACTERÍSTICAS A CARGAS DE FRICCIÓN DE LOS ACEITES A BASE DE PETRÓLEO NO SON ADECUADAS.

3 UN SISTEMA DE LUBRICACIÓN DE COLECTOR SECO TÍPICO, DE MOTOR DE TURBINA A GAS, CONSISTE DE: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 308, PÁRRAFO 8.

- A) SUBSISTEMAS DE PRESIÓN, RESPIRACIÓN Y BARRIDO.
- B) SUBSISTEMAS DE PRESIÓN, ENFRIAMIENTO Y BARRIDO.
- C) SUBSISTEMAS DE RESPIRACIÓN, BARRIDO Y BAJA PRESIÓN.

4 EL PROPÓSITO PRIMARIO DE LOS LUBRICANTES ES: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 285, PÁRRAFO 1.

- A) EVITAR EL CALOR DE LAS PIEZAS LUBRICADAS.
- B) REDUCIR LA FRICCIÓN ENTRE LAS PARTES EN MOVIMIENTO.
- C) REDUCIR EL CALOR ENTRE LAS PARTES EN MOVIMIENTO.

5 EL COMPRESOR CENTRÍFUGO CONSISTE BÁSICAMENTE DE: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 43, PÁRRAFO 5.

- A) UNA SERIE DE ETAPAS Y UN MÚLTIPLE DE COMPRESIÓN.
- B) ROTORES Y ESTADORES.
- C) UN IMPELER (ROTOR), UN DIFUSOR (STATOR) Y UN MANIFOLD DE COMPRESOR.

6 LA CANTIDAD DE AIRE QUE PASA POR UN MOTOR DE TURBINA A GAS DEPENDE DE: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 40, PÁRRAFO 3.

- A) LA VELOCIDAD DE LA TURBINA, LA ALTURA DE LA AERONAVE.
- B) LA HUMEDAD DEL AIRE, LA DENSIDAD DEL AIRE, LA VELOCIDAD DE LA AERONAVE.
- C) LA VELOCIDAD DEL COMPRESOR, LA VELOCIDAD DE LA AERONAVE, LA DENSIDAD DEL AIRE.

7 ¿CÓMO SON CONSIDERADOS LOS FACTORES DE CONFIABILIDAD Y DURABILIDAD EN LOS MOTORES DE AERONAVES? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 3, PÁRRAFO 3.

- A) IDÉNTICOS.
- B) PARECIDOS.
- C) SIMILARES.

8 ¿CUÁLES SON LOS TIPOS DE COMPRESORES DE LOS MOTORES DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 39, PÁRRAFO 1.

- A) AXIAL Y CENTRÍFUGO.
- B) AXIAL SIMPLE Y AXIAL DOBLE.
- C) CENTRÍFUGO SIMPLE Y CENTRÍFUGO MÚLTIPLE.

9 ¿CUÁLES SON LOS DOS ELEMENTOS PRINCIPALES DE UN COMPRESOR AXIAL? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 45, PÁRRAFO 1.

- A) ROTOR Y ESTATOR.
- B) ROTOR Y EJE.
- C) ESTATOR Y GUÍAS.

10 ¿QUÉ ELEMENTOS CONSTITUYEN "UNA ETAPA DE PRESIÓN" EN UN MOTOR DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 45, PÁRRAFO 1.

- A) UNA ETAPA DE COMPRESOR.
- B) UNA ETAPA DE ROTOR.
- C) UNA ETAPA DE COMPRESOR Y UNA ETAPA DE ROTOR.

11 ¿QUÉ CANTIDAD DE ETAPAS UTILIZAN LA MAYORÍA DE LOS MOTORES DE TURBINA A GAS ACTUALES? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 45, PÁRRAFO 1.

- A) 10 A 16.
- B) 8 A 13.
- C) 7 A 15.

12 ¿CÓMO SE LLAMA LA DIVISIÓN DEL AIRE DENTRO DE LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 50, PÁRRAFO 2.

- A) PRIMARIO Y SECUNDARIO.
- B) PRINCIPAL Y AUXILIAR.
- C) BÁSICO Y ALTERNO.

13 ¿QUÉ FUNCIÓN CUMPLE LA SECCIÓN DE ESCAPE DE UN MOTOR DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 58, PÁRRAFO 3.

- A) PREVENIR LA TURBULENCIA E IMPARTIR UNA VELOCIDAD DE SALIDA A LOS GASES.
- B) DISMINUIR LA TURBULENCIA Y CONTROLAR LA VELOCIDAD DE SALIDA DE LOS GASES.
- C) REGULAR LA TURBULENCIA Y AUMENTAR LA VELOCIDAD DE SALIDA DE LOS GASES.

14 ¿CUÁL ES LA FUNCIÓN DEL DIFUSOR EN UN MOTOR DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 61, PÁRRAFO 5.

- A) CAMBIAR LA VELOCIDAD DEL AIRE DE DESCARGA DEL COMPRESOR EN PRESIÓN ESTÁTICA.
- B) CAMBIAR LA PRESIÓN DINÁMICA DEL AIRE DE DESCARGA DEL COMPRESOR EN PRESIÓN ESTÁTICA.
- C) CAMBIAR LA PRESIÓN ESTÁTICA DEL AIRE DE DESCARGA DEL COMPRESOR EN PRESIÓN DINÁMICA.

15 ¿QUÉ PUEDE CAUSAR UNA PEQUEÑA DISTORSIÓN EN EL FLUJO DE AIRE DEL DUCTO DE ADMISIÓN, DE UN MOTOR DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 92, PÁRRAFO 2.

- A) STALL DE COMPRESOR.
- B) PÉRDIDA DE EFICIENCIA DEL MOTOR.
- C) PÉRDIDA DE EFICIENCIA DEL MOTOR O STALL DE COMPRESOR.

16 ¿CUÁL ES EL DUCTO DE ENTRADA DE AIRE MÁS EFECTIVO EN LOS MOTORES DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 92, PÁRRAFO 2.

- A) DUCTO DE ENTRADA SIMPLE.
- B) DUCTO DE ENTRADA DIVIDIDO.
- C) DUCTO DE GEOMETRÍA VARIABLE.

17 ¿CUÁL ES LA FINALIDAD DEL DUCTO DE ESCAPE EN UN MOTOR DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 102, PÁRRAFO 1.

- A) RECOGER Y DIRIGIR LOS GASES DE ESCAPE PARA AUMENTAR SU VELOCIDAD.
- B) RECOGER Y DIRIGIR LOS GASES DE ESCAPE PARA DISMINUIR EL RUIDO.
- C) RECOGER Y DIRIGIR LOS GASES DE ESCAPE PARA ACTUAR EL SISTEMA DE REVERSO.

18 ¿DE QUÉ TIPO SON LOS REVERSORES MÁS EXITOSOS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 103, PÁRRAFO 8.

- A) DE BLOQUEO MECÁNICO Y DE BLOQUEO AERODINÁMICO.
- B) DE CASCADA Y DE PUERTA.
- C) DE ACTUACIÓN HIDRÁULICA Y DE ACTUACIÓN NEUMÁTICA.

19 ¿EN QUÉ PERÍODO FUNCIONA EL SISTEMA DE ENCENDIDO DEL MOTOR DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 230, PÁRRAFO 2.

- A) DURANTE LA PARTIDA DEL MOTOR.
- B) TODO EL TIEMPO QUE EL MOTOR ESTÉ FUNCIONANDO.
- C) SOLO CUANDO SEA CONECTADO EN FORMA MANUAL.

20 ¿POR QUÉ UNA BUJÍA DE UN MOTOR DE TURBINA A GAS, DURA MÁS TIEMPO QUE UNA DE MOTOR RECÍPROCO, SI LA CORRIENTE DE ALTA ENERGÍA CAUSA UNA EROSIÓN RÁPIDA EN EL ELECTRODO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 233, PÁRRAFO 10.

- A) PORQUE LA BUJÍA, EN EL MOTOR DE TURBINA A GAS, FUNCIONA SOLAMENTE DURANTE LA PARTIDA DEL MOTOR.
- B) PORQUE EL ELECTRODO DE LA BUJÍA DEL MOTOR DE TURBINA A GAS ES MÁS LARGO.
- C) PORQUE LA BUJÍA, EN EL MOTOR DE TURBINA A GAS, ES HECHA DE MATERIALES MÁS RESISTENTES.

21 ¿CUÁL, DE LAS SIGUIENTES, ES UNA CUALIDAD QUE DEBE TENER EL LUBRICANTE DE MOTORES DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 301, PÁRRAFO 3.

- A) BAJA VOLATILIDAD.
- B) ALTA VOLATILIDAD.
- C) BUEN FORMADOR DE ESPUMA.

22 ¿CUÁL ES EL PUNTO DE LUBRICACIÓN MÁS CRÍTICO, EN UN MOTOR DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 302, PÁRRAFO 5.

- A) TODOS LOS RODAMIENTOS SON CRÍTICOS.
- B) EL RODAMIENTO DE LA TURBINA.

C) EL RODAMIENTO DE LA CAJA DE ACCESORIOS.

23 ¿EN QUÉ LUGAR OCURRE LA TEMPERATURA MÁS ALTA, EN UN MOTOR DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 323, PÁRRAFO 1.

- A) A LA ENTRADA DE LA TURBINA.
- B) EN LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN.
- C) A LA SALIDA DE LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN.

24 ¿CÓMO SE PROTEGEN LAS CÁMARA DE COMBUSTIÓN, DE LAS ALTAS TEMPERATURAS, EN UN MOTOR DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 323, PÁRRAFO 2.

- A) PASANDO AIRE FRÍO POR LA PARTE EXTERIOR.
- B) PASANDO AIRE FRÍO POR LA PARTE INTERIOR.
- C) HACIENDOLAS DE MATERIALES ALTAMENTE RESISTENTES.

25 ¿QUÉ INCLUYE UN "SISTEMA COMPLETO" DE PROTECCIÓN DE INCENDIO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 391, PÁRRAFO 2.

- A) UN SISTEMA DE PROTECCIÓN Y DE EXTINCIÓN DE INCENDIO.
- B) UN SISTEMA QUE DISTRIBUYA EL AGENTE EXTINTOR A TODOS LOS MOTORES.
- C) UN SISTEMA QUE CONSTE DE ALARMA AUDITIVA Y VISUAL.

26 EL MOTOR Y LA NACELA ESTÁN DIVIDIDOS EN ZONAS DE INCENDIO. ¿A QUÉ ZONA CORRESPONDE EL MOTOR? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 394, PÁRRAFO 2.

- A) ZONA 1.
- B) ZONA 2.
- C) ZONA 3.

27 ¿CUÁLES SON LOS TRES TIPOS DE DETECTORES DE INCENDIO MÁS COMUNES USADOS EN MOTORES DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 399, PÁRRAFO 3.

- A) AUMENTO DE TEMPERATURA, SENSORES DE RADIACIÓN, DETECTORES DE SOBRETENPERATURA.
- B) DETECTORES DE FIBRA ÓPTICA, DETECTORES DE MEZCLA COMBUSTIBLE, DETECTORES DE SOBRETENPERATURA.
- C) SENSORES DE RADIACIÓN, DETECTORES DE TEMPERATURA MÁXIMA, DETECTORES DE LLAMA.

28 ¿QUÉ DEBE HACER SI EN UNA INSPECCIÓN ENCUENTRA QUE LA PRESIÓN DE UNA BOTELLA EXTINTORA ESTÁ FUERA DE LÍMITES? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 406, PÁRRAFO 2.

- A) REEMPLAZARLA.
- B) RECARGARLA INSTALADA EN LA AERONAVE.
- C) ANOTARLA PARA RECARGARLA EN LA PRÓXIMA INSPECCIÓN.

29 ¿CÓMO SE DIVIDE EL MOTOR DE TURBINA A GAS PARA PROPÓSITOS DE INSPECCIÓN? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 472, PÁRRAFO 4.

- A) EN SECCIÓN CALIENTE Y SECCIÓN FRÍA.
- B) EN SECCIÓN DELANTERA Y SECCIÓN TRASERA.
- C) EN SECCIÓN DEL COMPRESOR Y SECCIÓN DE LA TURBINA.