

## SISTEMA ELÉCTRICO M.M.E.

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 ELÉCTRICO.
- B) DE TENER GRAN RESERVA DE SUB-SISTEMAS ELÉCTRICOS.
- C) DE TENER BATERÍAS DE RESERVA.

2 ¿QUÉ CARACTERÍSTICA TIENEN LOS CABLES ELÉCTRICOS CON RESPECTO AL DIÁMETRO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 433, PÁRRAFO 5.

- A) A MENOR NÚMERO MAYOR DIÁMETRO.
- B) A MAYOR NÚMERO MAYOR DIÁMETRO.
- C) A MENOR NÚMERO MENOR DIÁMETRO.

3 ¿QUÉ SE UTILIZA PARA MEDIR EL DIÁMETRO DE LOS CABLES ELÉCTRICOS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 433, PÁRRAFO 6.

- A) UN INSTRUMENTO DE MEDIDA (GAGE).
- B) UN PIÉ DE METRO.
- C) UN TORNILLO MICROMÉTRICO.

4 ¿QUÉ FACTORES DEBE CONSIDERAR CUANDO SELECCIONA CABLES ELÉCTRICOS PARA LA TRANSMISIÓN Y DISTRIBUCIÓN DE POTENCIA ELÉCTRICA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 433, PÁRRAFO 8.

- A) LA PÉRDIDA DE POTENCIA PERMISIBLE.
- B) LA CAÍDA DE VOLTAJE.
- C) AMBAS RESPUESTAS SON CORRECTAS.

5 ¿QUÉ REDUCE LA RESISTENCIA Y EL FACTOR DE PÉRDIDA DE POTENCIA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 435, PÁRRAFO 1.

- A) EL USO DE CONDUCTORES MÁS GRUESOS.
- B) EL USO DE CONDUCTORES MEJOR AISLADOS.
- C) EL USO DE TERMINALES MÁS GRUESOS.

6 SI EL GENERADOR MANTIENE UN VOLTAJE CONSTANTE EN LA ENTRADA DE LA LÍNEA, ¿QUE CAUSA UNA VARIACIÓN DE LA CARGA EN LA LÍNEA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 435, PÁRRAFO 2.

- A) UNA VARIACIÓN DE LA CORRIENTE.
- B) UNA VARIACIÓN DE LA INTENSIDAD.
- C) UNA VARIACIÓN DE LA RESISTENCIA.

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

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

8 ¿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.

9 ¿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.

10 ¿QUÉ MÉTODO TAMBIÉN ES SATISFACTORIO PARA DETERMINAR LA RESISTENCIA DE UN CIRCUITO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 436, PÁRRAFO 2.

- A) CHEQUEAR LA CAÍDA DE VOLTAJE EN EL CIRCUITO.
- B) CHEQUEAR LA TEMPERATURA DE LOS CABLES EN EL CIRCUITO.
- C) CHEQUEAR LA RESISTENCIA EN EL CIRCUITO.

11 ¿QUÉ DEBE MANTENERSE A UN VALOR CONSTANTE, CUANDO USA EL MÉTODO DE CAÍDA DE VOLTAJE PARA CHEQUEAR UN CIRCUITO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 436, PÁRRAFO 2.

- A) EL VOLTAJE DE ENTRADA.
- B) EL AMPERAJE DE ENTRADA.
- C) LA FRECUENCIA DE ENTRADA.

12 ¿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.

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

- A) RESISTENCIA AISLANTE.
- B) RESISTENCIA PARÁSITA.
- C) RESISTENCIA ELÉCTRICA.

14 ¿CUÁNDO PRUEBA LA AISLACIÓN CON EL EQUIPO APROPIADO, Y ESTE ARROJA DATOS SATISFACTORIOS, SIGNIFICA QUE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 439, PÁRRAFO 6.

- A) LA AISLACIÓN IGUAL PUEDE ESTAR NO APTA PARA USO.
- B) LA AISLACIÓN ESTÁ APTA PARA USO.
- C) LA AISLACIÓN NO NECESITA OTRAS VERIFICACIONES.

15 ¿QUÉ PROCEDIMIENTO SE UTILIZA PARA MARCAR E IDENTIFICAR LOS CABLES ELÉCTRICOS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 439, PÁRRAFO 11.

- A) EL PROCEDIMIENTO QUE DETERMINA CADA FABRICANTE.
- B) EL PROCEDIMIENTO ESTANDAR INTERNACIONAL.
- C) EL PROCEDIMIENTO QUE DETERMINA EL PROPIETARIO DE LA AERONAVE.

16 ¿EN QUÉ LUGARES SE DEBE JUNTAR LOS CABLES ELÉCTRICOS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 441, PÁRRAFO 3.

- A) EN LA VECINDAD DEL COMPÁS MAGNÉTICO O VÁLVULA DE FLUJO (FLUX VALVE).
- B) A LA SALIDA DEL MANPARO DE LOS MOTORES.
- C) EN TODOS LOS CORTA-FUEGOS.

17 ¿QUÉ MOVIMIENTO DEBE PERMITIR, NORMALMENTE, UN MANOJO DE CABLES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 441, PÁRRAFO 5.

- A) NO SUPERIOR A 1/2 PULGADA.
- B) EL QUE EVITE QUE SE TOPE CON CUALQUIER SUPERFICIE.
- C) AMBAS RESPUESTAS SON CORRECTAS.

18 SIEMPRE QUE SEA POSIBLE ¿CÓMO DEBEN SER RUTEADOS LOS CABLES CON RESPECTO A LARGEROS Y COSTILLAS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 442, PÁRRAFO 1.

- A) PARALELOS O EN ÁNGULO RECTO.
- B) DE LA FORMA QUE PERMITA LA ESTRUCTURA.
- C) PARALELOS A LA PIEL.

19 ¿QUÉ DEBE COLOCARSE, SI LOS CABLES PASAN A MENOS DE 1/4 DE PULGADA DEL BORDE DE UN ORIFICIO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 442, PÁRRAFO 3.

- A) UNA ARANDELA APROBADA.
- B) ABRAZADERAS A AMBOS LADOS DEL ORIFICIO.
- C) UNA ENVOLTURA DEL CABLE CON MATERIAL AISLANTE.

20 ¿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 AISLARLOS.
- C) PROTEGERLOS CON MATERIAL DE CAUCHO.

21 ¿QUÉ PRECAUCIONES DEBE TOMAR CUANDO RUTEA CABLES ELÉCTRICOS PARALELOS A TUBERÍAS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 443, PÁRRAFO 2.

- A) QUE LOS CABLES ELÉCTRICOS QUEDEN A NIVEL O SOBRE LAS TUBERÍAS.
- B) QUE LOS CABLES ELÉCTRICOS ESTÉN PROTEGIDOS CON AISLADORES DE GOMA.
- C) QUE LOS CABLES ELÉCTRICOS ESTÉN BAJO EL NIVEL DE LAS TUBERÍAS.

22 ¿QUÉ MATERIALES SE PUEDEN UTILIZAR PARA AFIANZAR LOS CABLES ELÉCTRICOS CON CUERDAS O CORDELES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 444, PÁRRAFO 7.

- A) NYLON O ALGODÓN.
- B) ALGODÓN O SEDA.
- C) CABLE ELÉCTRICO AISLADO O CINTA PLÁSTICA.

23 ¿QUÉ DEBE INCLUIR UNA INSPECCIÓN AL SISTEMA DE LUCES DE UNA AERONAVE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 464, PÁRRAFO 9.

- A) CONDICIÓN Y SEGURIDAD DE CABLES, CONECCIONES, TERMINALES, FUSIBLES Y SWITCHES.
- B) CONDICIÓN Y SEGURIDAD DE CABLES, AMPOLLETAS, CUBIERTAS Y MECANISMOS DE ROTACIÓN.
- C) CONDICIÓN Y SEGURIDAD DE ABRAZADERAS, CABLES, SELLADO DE CUBIERTAS Y LIBRES DE OBSTRUCCIONES.

24 ¿DE QUÉ CONSISTE UN EQUIPO DE PRUEBA DE LOS CIRCUITOS DE ILUMINACIÓN DE UNA AERONAVE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 465, PÁRRAFO 5.

- A) DE VOLTÍMETRO, LUZ DE PRUEBA, MEDIDOR DE CONTINUIDAD Y OHMMETRO.
- B) DE VOLTÍMETRO, AMPERÍMETRO, OHMMETRO Y MULTITESTER.
- C) DE AMPERÍMETRO, MULTITESTER Y AMPOLLETAS DE PRUEBA.

25 ¿CÓMO SE LLAMA LA PARTÍCULA DE MATERIA MÁS CHICA Y QUE CONSERVA SU IDENTIDAD? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 1, PÁRRAFO 6.

- A) MOLÉCULA.
- B) ÁTOMO.
- C) COMPONENTE.

26 ¿CÓMO SE LLAMAN LOS ELECTRÓNES QUE SE MUEVEN DE UN ÁTOMO A OTRO? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 2, PÁRRAFO 4.

- A) ELECTRÓNES LIBRES.
- B) ELECTRONES ORBITALES.
- C) ELECTRÓNES CONDUCTORES.

27 ¿QUÉ ELEMENTOS SON LOS MEJORES AISLADORES? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 3, PÁRRAFO 1.

- A) NEÓN Y HELIO.
- B) CAUCHO Y PLÁSTICO.
- C) CAUCHO Y LOZA.

28 ¿EL RESULTADO DE QUÉ ES LA CORRIENTE ELÉCTRICA? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 3, PÁRRAFO 4.

- A) DEL MOVIMIENTO DE ELECTRÓNES A TRAVÉS DE UN CONDUCTOR.
- B) DEL GIRO DE UN BOBINADO EN UN EJE.
- C) DE LA INTERRUPCIÓN DE LÍNEAS DE FUERZA POR UN CONDUCTOR.

29 ¿QUÉ CARGA ELÉCTRICA CREA UN EXCESO DE ELECTRÓNES? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 3, PÁRRAFO 9.

- A) NEGATIVA.
- B) POSITIVA.
- C) NEUTRA.

30 ¿CÓMO SE LLAMA LA FUERZA QUE CAUSA QUE LOS ELECTRÓNES FLUYAN A TRAVÉS DE UN CONDUCTOR? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 5, PÁRRAFO 5.

- A) FUERZA ELECTROMOTRIZ.
- B) FUERZA MAGNÉTICA.
- C) POTENCIAL ELÉCTRICO.

31 ¿EN QUÉ UNIDAD SE MIDE LA RESISTENCIA ELÉCTRICA? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 6, PÁRRAFO 1.

- A) EN OHM.
- B) EN WATT.

C) EN VOLT.

32 ¿CÓMO SE LLAMA LA PROPIEDAD DE UN CONDUCTOR DE MANTENER O RESISTIR EL FLUJO DE CORRIENTE ELÉCTRICA? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 5, PÁRRAFO 9.

- A) RESISTENCIA.
- B) INDUCCIÓN.
- C) RECHAZO.

33 ¿CÓMO SE LLAMA UN ELEMENTO QUE MANTIENE CASI CONSTANTE SU CAMPO MAGNÉTICO, SIN LA APLICACIÓN DE NINGUNA FUERZA MAGNÉTICA? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 7, PÁRRAFO 1.

- A) IMÁN PERMANENTE.
- B) IMÁN CASI PERMANENTE.
- C) ELÉCTRO IMÁN.

34 ¿QUÉ LE AYUDA A DETERMINAR, SI ENTIENDE PERFECTAMENTE LA LEY DE OHM? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 13, PÁRRAFO 1.

- A) EL LARGO Y DIÁMETRO DE CABLES A USAR EN UN CIRCUITO.
- B) LOS FUSIBLES Y CIRCUIT BREAKER APROPIADOS.
- C) AMBAS RESPUESTAS SON CORRECTAS.

35 ¿CÓMO SE LLAMAN LOS CIRCUITOS QUE UTILIZAN LA ESTRUCTURA DE LA AERONAVE PARA CONECCIONES A TIERRA? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 16, PÁRRAFO 2.

- A) SISTEMA DE UN ALAMBRE.
- B) SISTEMA PARALELO.
- C) SISTEMA SIMPLE.

36 ¿CÓMO SE DICE CUANDO UNA UNIDAD ESTÁ CONECTADA A LA ESTRUCTURA DE LA AERONAVE? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 16, PÁRRAFO 3.

- A) QUE ESTÁ A TIERRA.
- B) QUE ESTÁ PROTEGIDA DE GOLPES DE CORRIENTE.
- C) QUE ESTÁ SEGURA.

37 ¿QUÉ DEBE HACER CUANDO EL NIVEL DEL ELECTROLITO ESTÁ BAJO? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 40, PÁRRAFO 7.

- A) AGREGAR AGUA DESTILADA, NUNCA ELECTROLITO.
- B) AGREGAR AGUA DESTILADA Y SI ESTÁ MUY BAJA, PRIMERO ELECTROLITO.
- C) AGREGAR ELECTROLITO Y DESPUÉS AGUA DESTILADA.

38 ¿QUÉ DEBE HACER SI EN UNA INSPECCIÓN DE BATERÍA LAS PLACAS NO ESTÁN CUBIERTAS DE ELECTROLITO? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 40, PÁRRAFO 7.

- A) AGREGAR AGUA DESTILADA HASTA 3/8 DE PULGADA SOBRE LAS PLACAS.
- B) AGREGAR AGUA DESTILADA HASTA 1/2 PULGADA SOBRE LAS PLACAS.
- C) AGREGAR AGUA DESTILADA JUSTO SOBRE LAS PLACAS.

39 ¿CON QUÉ SE PUEDE NEUTRALIZAR EL ELECTROLITO DE UNA BATERÍA? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 43, PÁRRAFO 3.

- A) CON AGUA CON BICARBONATO.
- B) CON ABUNDANTE AGUA.
- C) CON AGUA CON SAL.

40 ¿CUÁL ES UNA VENTAJA DE LA BATERÍA DE NICKEL-CADMIO SOBRE LA DE ÁCIDO-PLOMO? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 46, PÁRRAFO 2.

- A) PREVIENE LAS PARTIDAS CALIENTE EN LOS MOTORES DE TURBINA A GAS.
- B) ES MUCHO MÁS BARATA.
- C) EL MANTENIMIENTO ES MUCHO MÁS FÁCIL.

41 ¿CUÁNDO SE PUEDE AGREGAR AGUA A UNA BATERÍA DE NICKEL-CADMIO? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 53, PÁRRAFO 2.

- A) SOLAMENTE DESPUÉS QUE ESTÉ CARGADA.
- B) ANTES DE CARGARLA.
- C) EN CUALQUIER MOMENTO QUE DETECTE QUE EL NIVEL ESTÁ BAJO.

42 ¿CUÁL ES LA PRINCIPAL DESVENTAJA DE UN CABLE ELÉCTRICO? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 56, PÁRRAFO 4.

- A) LA INCAPACIDAD DE PODER CAMBIAR O REPARAR UN ALAMBRE.
- B) LA RIGIDEZ.
- C) LA DIFICULTAD DE USARLO EN ÁREAS RESTRINGIDAS.

43 ¿QUÉ DEBEN TENER LOS CONDUCTOS PORTACABLES ELÉCTRICOS EN LA PARTE MÁS BAJA? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 65, PÁRRAFO 9.

- A) ORIFICIOS DE DRENAJE.
- B) ABRAZADERAS QUE IMPIDAN EL MOVIMIENTO.
- C) SOPORTES QUE LOS ALEJEN DE LA ESTRUCTURA.

44 ¿POR QUÉ NO SE DEBEN USAR CABLES ELÉCTRICOS DE ALUMINIO EN LUGARES DONDE HAY MOVIMIENTO APRECIABLE DE ESTOS EN LA OPERACIÓN DE LA AERONAVE? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 70, PÁRRAFO 3.

- A) PORQUE SE ENDURECEN.
- B) PORQUE SE SUELTAN.
- C) PORQUE SE QUIEBRAN.

45 ¿PARA QUÉ SE BLINDAN ALGUNOS CABLES ELÉCTRICOS? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 78, PÁRRAFO 1.

- A) PARA ELIMINAR LA INTERFERENCIA.
- B) PARA PROTEGERLOS DE LÍQUIDOS.
- C) PARA PROTEGERLOS DEL CALOR.

46 ¿EN QUÉ SE MIDE LA FRECUENCIA DE LA CORRIENTE ALTERNA? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 84, PÁRRAFO 7.

- A) EN HERTZ.
- B) EN VAR.
- C) EN FASE.

47 ¿CÓMO SE PUEDE DEFINIR LA CAPACITANCIA? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 85, PÁRRAFO 2.

- A) COMO LA HABILIDAD DE ALMACENAR UNA CARGA ELÉCTRICA.
- B) COMO LA HABILIDAD DE DETERMINAR LA POLARIDAD DE UN CIRCUITO.
- C) COMO LA HABILIDAD DE DEFINIR LA FASE DE UN ALTERNADOR.

48 ¿CUÁLES SON LAS PRINCIPALES VENTAJAS DEL SISTEMA DE CORRIENTE ALTERNA? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 93, PÁRRAFO 5.

- A) EL VOLTAJE PUEDE SER CAMBIADO FÁCILMENTE.
- B) LA CORRIENTE SE PUEDE PRODUCIR EN TRES FASES.
- C) AMBAS RESPUESTAS SON CORRECTAS.

49 GENERALMENTE, ¿CÓMO SE LLAMAN LOS SWITCHES OPERADOS ELÉCTRICAMENTE? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 95, PÁRRAFO 2.

- A) RELAYS Y SOLENOIDES.
- B) TRANSISTORES O CIRCUITOS INTEGRADOS.
- C) SOLENOIDES Y TRANSISTORES.

50 ¿PARA QUÉ ESTÁN DISEÑADOS LOS RESISTORES? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 100, PÁRRAFO 3.

- A) PARA INSERTAR UNA RESISTENCIA EN UN CIRCUITO.
- B) PARA CONTROLAR LAS RESISTENCIAS DE UN CIRCUITO.
- C) PARA DISMINUIR LA CORRIENTE EN UN CIRCUITO.

51 GENERALMENTE, ¿CÓMO ESTÁN CLASIFICADOS LOS RESISTORES? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 100, PÁRRAFO 4.

- A) COMO FIJOS, AJUSTABLES O VARIABLES.
- B) COMO CONTROLABLES, FIJOS O MÓVILES.
- C) COMO RESISTENCIAS FIJAS Y VARIABLES.

52 ¿CÓMO SE LLAMA LA UNIDAD DE CAPACITANCIA? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 103, PÁRRAFO 4.

- A) FARADIO.
- B) GERMANIO.
- C) DIELECTRICO.

53 ¿PARA QUÉ SIRVE UN TRANSFORMADOR? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 108, PÁRRAFO 3.

- A) PARA AUMENTAR Y DISMINUIR EL VOLTAJE EN UN CIRCUITO A.C.
- B) PARA DISMINUIR EL VOLTAJE EN UN CIRCUITO A.C.
- C) PARA AUMENTAR EL VOLTAJE EN UN CIRCUITO A.C.

54 ¿CÓMO SE LLAMA EL ELEMENTO QUE PERMITE QUE LA CORRIENTE FLUYA EN UNA DIRECCIÓN? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 110, PÁRRAFO 1.

- A) RECTIFICADOR.
- B) TRANSFORMADOR.

C) INDUCTOR.

55 ¿PARA QUÉ PUEDE SER USADO UN TRANSISTOR? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 115, PÁRRAFO 1.

- A) PARA TRANSFORMAR SEÑALES ELÉCTRICAS.
- B) PARA ELIMINAR SEÑALES ELÉCTRICAS.
- C) PARA CONTROLAR SEÑALES ELÉCTRICAS.

56 ¿QUÉ SE UTILIZA EN LAS AERONAVES PARA HACER LA INSTALACIÓN, EL MANTENIMIENTO Y LAS REPARACIONES MÁS FÁCILES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 446, PÁRRAFO 6.

- A) TRAMOS DE CABLES UNIDOS POR EMPALMES COMO CONECTORES, BLOQUE TERMINAL O BARRAS.
- B) UN TRAMO DE CABLE DESDE LOS CONTROLES HASTA EL EQUIPO.
- C) UN TRAMO DE CABLE DESDE LA BARRA DE DISTRIBUCIÓN HASTA LA UNIDAD CORRESPONDIENTE.

57 ¿CUÁNDO UN FUSIBLE O UN CORTA CIRCUITO (CIRCUIT BREAKER) DEBE ABRIRSE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 458, PÁRRAFO 8.

- A) ANTES QUE EL CONDUCTOR EMITA HUMO.
- B) CUANDO SE PRODUCE UN VOLTAJE EXCESIVO.
- C) CUANDO EL GENERADOR NO ES CAPAZ DE PRODUCIR TODA LA DEMANDA DE ENERGÍA.

58 ¿QUÉ ES UN RELÉ? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 459, PÁRRAFO 6.

- A) UN SWITCH OPERADO ELÉCTRICAMENTE.
- B) UN PROTECTOR DE CIRCUITOS.
- C) UN SWITCH OPERADO MECÁNICAMENTE.

59 GENERALMENTE, ¿DÓNDE VAN UBICADAS LAS LUCES DE ATERRIZAJE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 462, PÁRRAFO 3.

- A) EN EL FLAP.
- B) EN LA MITAD DEL BORDE DE ATAQUE.
- C) EN EL FUSELAJE.

60 ¿POR QUÉ SE DEBE PONER MUCHO CUIDADO CUANDO CAMBIA AMPOLLETAS EN UN CIRCUITO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 465, PÁRRAFO 3.

- A) PORQUE GENERALMENTE TIENEN UNA SOLA POSICIÓN DE INSTALACIÓN.
- B) PORQUE SI QUEDAN EN UNA POSICIÓN INCORRECTA ILUMINARÁN MENOS.
- C) PORQUE PUEDEN QUEMARSE DE INMEDIATO SI LAS INSTALA INCORRECTAMENTE.

61 ¿QUÉ PROBADORES PUEDE UTILIZAR CUANDO TIENE DISPONIBLE LA BATERÍA O EL GENERADOR DE LA AERONAVE? REF.: AC 65.15A, PÁGINA 465, PÁRRAFO 9.

- A) UN VOLTÍMETRO Y UNA LUZ DE PRUEBA.
- B) UN PROBADOR DE CONTINUIDAD Y UNA LUZ DE PRUEBA.
- C) UN OHMMETRO Y UN VOLTÍMETRO.



62 ¿QUÉ DETERMINA LA DIRECCIÓN DEL GIRO EN UN MOTOR ELÉCTRICO DE CORRIENTE DIRECTA REVERSIBLE? REF.: AIRCRAFT ELECTRICITY & ELECTRONICS, EISMIN, PÁGINA 178, PÁRRAFO 9.

- A) LA POLARIDAD DEL VOLTAJE APLICADO.
- B) LA NECESIDAD DEL MOVIMIENTO DE LA UNIDAD QUE DEBE ACTUAR.
- C) EL BOBINADO DE LA ARMADURA.