

# EXAMEN PILOTO PRIVADO HELICOPTERO

1 NUNCA SE DEBE USAR UN ALICATE PARA: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 531, PÁRRAFO 3.

- A) SOLTAR O APRETAR TUERCAS.
- B) CORTAR ALAMBRES.
- C) FRENAR.

2 ¿QUÉ LE PUEDE SUCEDER CON LA VIBRACIÓN, AL ALAMBRE DE FRENAR, SI ES TORCIDO DEMASIADO APRETADO? REF.: AC 43.13-1B, PÁGINA 7-21, PÁRRAFO 3.

- A) APRETARÁ DEMASIADO AL ELEMENTO DONDE ESTÁ INSTALADO.
- B) SE SOLTARÁ.
- C) SE QUEBRARÁ.

3 EL TRAQUEO DE LAS PALAS DE UN ROTOR PRINCIPAL DE UN HELICÓPTERO CONSISTE EN: REF.: AC 65-15A, CAPÍTULO 2, PÁGINA 78, PÁRRAFO 2.

- A) EVITAR LAS VIBRACIONES DE ALTA FRECUENCIA.
- B) DETERMINAR LA POSICIÓN DE LA PUNTA DE CADA PALA CON RESPECTO A LA DE LAS OTRAS MIENTRAS EL ROTOR GIRA.
- C) DETERMINAR LA POSICIÓN DE TODAS LAS PALAS CON RESPECTO AL ROTOR DE COLA.

4 EL REGLAJE (RIGGING) QUE DEBE EFECTUARSE EN UNA AERONAVE DE ALA ROTATORIA, ESTABLECE UNA RELACIÓN ENTRE: REF.: AC 65-15A, CAPÍTULO 2, PÁGINA 77, PÁRRAFO 5.

- A) EL ROTOR PRINCIPAL Y EL ROTOR DE COLA.
- B) EL CÍCLICO, EL COLECTIVO Y LOS PEDALES.
- C) EL ROTOR PRINCIPAL Y SUS CONTROLES Y ENTRE EL ROTOR DE COLA Y SUS CONTROLES.

5 EN RELACIÓN AL TRAQUEO DE PALAS (BLADE TRACKING) QUE SE EFECTÚA AL ROTOR PRINCIPAL DE UN HELICÓPTERO, ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES ES INCORRECTA? REF.: AC 65-15A, CAPÍTULO 2, PÁGINA 78, PÁRRAFO 3 Y 5.

- A) SI NO SE HAN REEMPLAZADO PALAS, SE DEBE PARTIR POR PONER LAS ALETAS DE COMPENSACIÓN (TRIM TABS) EN 0°.
- B) NO HAY QUE MOVER LAS ALETAS DE COMPENSACIÓN (TRIM TABS) ANTES DE COMENZAR EL TRAQUEO DE PALAS (BLADE TRACKING), EXCEPTO QUE LAS PALAS SEAN NUEVAS U OVERHAULEADAS.
- C) SI LAS PALAS ESTÁN FUERA DE TRAQUEO (OUT OF TRACK), SE PUEDEN PRODUCIR VIBRACIONES EXCESIVAS EN LOS CONTROLES.

6 LA TENDENCIA DEL FUSELAJE DEL HELICÓPTERO DE GIRAR EN SENTIDO CONTRARIO AL DEL ROTOR PRINCIPAL SE LLAMA: REF.: AC 65-15A, CAPÍTULO 2, PÁGINA 50, PÁRRAFO 8.

- A) RESISTENCIA.
- B) ACCIÓN GIROSCÓPICA.
- C) TORQUE.

7 ¿A QUÉ SE LE LLAMA "ROTOR ARTICULADO"? REF.: AC 65-15A, CAPÍTULO 2, PÁGINA 53, PÁRRAFO 5.

- A) AL ROTOR QUE PERMITE CAMBIO DE PASO DE LAS PALAS.

- B) AL ROTOR QUE PERMITE EL PLEGADO DE SUS PALAS.
- C) AL ROTOR QUE PERMITE MOVIMIENTO VERTICAL Y HORIZONTAL DE LAS PALAS, RESPECTO AL CUBO.

8 ¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES ITEMS NO SE COMPRUEBA EN LA PRUEBA FUNCIONAL DEL REGLAJE (RIGGING) DE CONTROLES DE VUELO DE UN HELICÓPTERO? REF.: AC 65-15A, CAPÍTULO 2, PÁGINA. 78, PÁRRAFO 2.

- A) LA DIRECCIÓN DE MOVIMIENTO DE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL EN RELACIÓN A LA DIRECCIÓN DE MOVIMIENTO DEL CÍCLICO.
- B) EL RANGO DE MOVIMIENTO DE LOS PEDALES Y SU POSICIÓN NEUTRA.
- C) LAS R.P.M. DEL ROTOR DE COLA EN RELACIÓN A LAS R.P.M. DEL ROTOR PRINCIPAL.

9 EL CONEO DEL ROTOR PRINCIPAL DE UN HELICÓPTERO SE PRODUCE POR: REF.: AC 65-15A, CAPÍTULO 2, PÁGINA 54, PÁRRAFO 3.

- A) LA COMBINACIÓN DE LA SUSTENTACIÓN Y LA RESISTENCIA.
- B) LA AUTOROTACIÓN Y EL EFECTO DE TIERRA.
- C) LA COMBINACIÓN DE LA FUERZA CENTRÍFUGA Y LA SUSTENTACIÓN.

10 ¿QUÉ ES LA DISIMETRÍA DE SUSTENTACIÓN? REF.: AC 65-15A, CAPÍTULO 2, PÁGINA 51, PÁRRAFO 2.

- A) ES LA DIFERENCIA DE SUSTENTACIÓN ENTRE LA PALA QUE AVANZA Y LA QUE RETROCEDE.
- B) ES LA DIFERENCIA DE SUSTENTACIÓN ENTRE LA PUNTA Y LA RAIZ DE LAS PALAS.
- C) ES LA SUMA DE LA SUSTENTACIÓN ENTRE LA PALA QUE AVANZA Y LA QUE RETROCEDE.

11 EN UN ROTOR SEMI-RÍGIDO LA ARTICULACIÓN DE ARRASTRE (DRAG HINGE), PERMITE: REF.: AC 65-15A, CAPÍTULO 2, PÁGINA 53, PÁRRAFO 2.

- A) EVITAR VIBRACIONES DEBIDAS AL FLAPEO DE LAS PALAS.
- B) AUMENTAR EL ÁNGULO DE ATAQUE.
- C) AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN.

12 EN RELACIÓN CON EL TRABAJO DE REGLAJE (RIGGING), QUE SE EFECTÚA A LOS CONTROLES DE VUELO DE UN HELICÓPTERO, ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES ES FALSA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 77, PÁRRAFO 6 Y PÁGINA 78, PÁRRAFO 1..

- A) ES UN TRABAJO DIFÍCIL QUE REQUIERE GRAN PRECISIÓN.
- B) ES UN TRABAJO QUE INCLUYE UNA PRUEBA FUNCIONAL.
- C) HAY AJUSTES, HOLGURAS Y TOLERANCIAS QUE DEBEN MEDIRSE CON INSTRUMENTOS.

13 ¿EN QUÉ OCASIONES SE CREA LA DISIMETRÍA DE LA SUSTENTACIÓN? REF.: AC 65-15A, CAPÍTULO 2, PÁGINA 51, PÁRRAFO 3.

- A) CUANDO EL PILOTO OPERA EL COLECTIVO.
- B) EN VUELO HORIZONTAL O CUANDO HAY VIENTO EN VUELO ESTACIONARIO.
- C) EN VUELO HORIZONTAL Y VERTICAL.

14 DURANTE EL VUELO ESTACIONARIO Y SIN VIENTO, EL PASO DE LAS PUNTAS DE LAS PALAS ES: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 50, PÁRRAFO 2.

- A) INCLINADO LIGERAMENTE EN LA PALA QUE PASA AL FRENTE DEL FUSELAJE.
- B) HORIZONTAL, PARALELO A LA TIERRA.
- C) INCLINADO LIGERAMENTE EN LA PALA QUE PASA POR EL ROTOR DE COLA.

15 ¿QUÉ TIPO DE CARGAS RESISTEN MEJOR, EN LA MAYORÍA DE LOS CASOS, LOS MIEMBROS ESTRUCTURALES DE UNA AERONAVE DE ALA ROTATORIA? REF.: AC 65-15A, CAPÍTULO 1, PÁGINA 25, PÁRRAFO 1.

- A) CARGAS DE TRACCIÓN O COMPRESIÓN.
- B) CARGAS DE FLEXIÓN.
- C) CARGAS LATERALES EN VEZ DE CARGAS TERMINALES.

16 CON QUÉ OTRO NOMBRE SE CONOCE EL "ROTOR DE COLA" REF.: AC 65-15A, CAPÍTULO 2, PÁGINA 50, PÁRRAFO 9.

- A) ROTOR SECUNDARIO.
- B) ROTOR COMPENSADOR.
- C) ROTOR ANTI-TORQUE.

17 EL REGLAJE (RIGGING) QUE SE EFECTÚA A LOS CONTROLES DE VUELO DE UN HELICÓPTERO, PUEDE SEPARARSE EN TRES PASOS O ETAPAS. EL AJUSTE DEL RANGO MÁXIMO DE RECORRIDO DE LOS DISTINTOS COMPONENTES SE REALIZA EN EL: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 77, PÁRRAFO 10.

- A) PRIMER PASO.
- B) SEGUNDO PASO.
- C) TERCER PASO.

18 ¿CUÁL ES LA FUNCIÓN DEL ROTOR DE COLA EN UN HELICÓPTERO? REF.: AC 65-15A, CAPÍTULO 2, PÁGINA 50, PÁRRAFO 7.

- A) AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN DEL HELICÓPTERO.
- B) CONTRARRESTAR LA REACCIÓN DEL MOVIMIENTO DE LAS ASPAS O PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL.
- C) CONTRARRESTAR EL CONEO DE LAS PALAS.

19 LAS MANGUERAS FLEXIBLES SON GENERALMENTE INSTALADAS EN PARTES: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 100, PÁRRAFO 7.

- A) MOVIBLES PERO DONDE NO EXISTA VIBRACIÓN.
- B) FIJAS O MOVIBLES.
- C) MOVIBLES O DONDE ESTÁN SUJETAS A CONSIDERABLE VIBRACIÓN.

20 LAS LÍNEAS DE FLUÍDOS SON GENERALMENTE IDENTIFICADAS POR: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 102, PÁRRAFO 5.

- A) FIGURAS GEOMÉTRICAS, COLORES Y LETRAS.
- B) COLORES, PALABRAS Y FIGURAS.
- C) MARCAS DE COLORES, PALABRAS Y SIMBOLOS GEOMÉTRICOS.

21 LAS LÍNEAS DE FLUÍDOS DE AERONAVES SON HECHAS GENERALMENTE DE: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 99, PÁRRAFO 3.

- A) DURALUMINIO.
- B) METAL Y LAS MANGUERAS DE MATERIAL RÍGIDO.
- C) TUBERÍAS DE METAL O MANGUERAS DE MATERIAL FLEXIBLE.

22 LOS TIPOS DE MANGUERAS ESTÁN PRINCIPALMENTE CLASIFICADOS POR: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 100, PÁRRAFO 10.

- A) EL DIÁMETRO Y LAS CAPAS DE MATERIAL QUE LAS COMPONEN.
- B) LA CANTIDAD DE PRESIÓN PARA LA CUAL FUERON DISEÑADAS.
- C) EL TIPO DE MATERIAL DEL CUAL ESTÁN HECHAS.

23 ¿QUÉ ELEMENTO DEBE CONTENER EL VASO CONECTADO EN LA LÍNEA DE DRENAJE DE LAS BATERÍAS DE PLOMO-ÁCIDO? REF.: AC 65-9A, PÁGINA 308, PÁRRAFO 2.

- A) BICARBONATO DE SODIO.
- B) SAL.
- C) AGUA.

24 LOS CIRCUIT BREAKERS ESTÁN DISEÑADOS PARA INTERRUMPIR UN CIRCUITO CUANDO: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 317, PÁRRAFO 5.

- A) FALLA UN EQUIPO ELÉCTRICO O ELECTRÓNICO.
- B) UN EQUIPO EXCEDE VALORES PREDETERMINADOS DE TEMPERATURA.
- C) LA CORRIENTE EN EL CIRCUITO EXCEDE UN VALOR PREDETERMINADO.

25 LOS MOMENTOS SE OBTIENEN: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 54, PÁRRAFO 8.

- A) MULTIPLICANDO EL PESO POR EL BRAZO.
- B) SÓLO AL MOMENTO DE PESAR LA AERONAVE.
- C) DIVIDIENDO EL PESO POR EL BRAZO.

26 LA CAPACIDAD DE UNA BATERÍA SE MIDE EN: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 310, PÁRRAFO 6.

- A) LA CANTIDAD DE PLACAS.
- B) VOLTS-HORA.
- C) AMPERES-HORA.

27 PARA DETERMINAR LA CONDICIÓN DE UNA BATERÍA DE PLOMO-ÁCIDO SE MIDE: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 311, PÁRRAFO 2.

- A) EL AMPERAJE.
- B) EL VOLTAJE.
- C) LA GRAVEDAD ESPECÍFICA DEL ELECTROLITO.

28 ¿DESPUÉS DE CUANTAS HORAS DE QUE ESTÉ COMPLETAMENTE CARGADA, SE PUEDE AGREGAR AGUA A UNA BATERÍA DE NICKEL-CADMIO? REF.: AC 65-9A, PÁGINA 314, PÁRRAFO 10.

- A) 1 ó 2.
- B) 24 a 26.
- C) 3 ó 4.

29 LOS FUSIBLES SON UTILIZADOS PARA PREVENIR DAÑOS EN LOS EQUIPOS DEBIDO A: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 276, PÁRRAFO 5.

- A) EXCESIVO FLUJO DE CORRIENTE.

- B) EXCESIVA TEMPERATURA EN LOS CABLES.
- C) EXCESIVO VOLTAJE.

30 LA ELECTRICIDAD ESTÁTICA SE PUEDE PRODUCIR POR: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 269, PÁRRAFO 2.

- A) PRESIÓN- CONDUCCIÓN - FRICCIÓN.
- B) CONTACTO - FRICCIÓN - INDUCCIÓN.
- C) INDUCCIÓN - DESPLAZAMIENTO - PRESIÓN.

31 LA ELECTRICIDAD ESTÁTICA SE DESCARGA: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 268, PÁRRAFO 7.

- A) LENTAMENTE.
- B) RÁPIDAMENTE.
- C) CONTROLADAMENTE.

32 LAS BATERÍAS DE NÍQUEL-CADMIO Y DE ÁCIDO-PLOMO DEBEN: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 314, PÁRRAFO 7.

- A) SER RECARGADAS EN EL MISMO LUGAR.
- B) SER ALMACENADAS EN LUGARES DISTINTOS.
- C) SER ALMACENADAS EN EL MISMO LUGAR.

33 ¿CUÁL ES LA PRIMERA PRECAUCIÓN DE SEGURIDAD QUE DEBERÍA SER OBSERVADA DURANTE LAS OPERACIONES DE CARGUIO DE COMBUSTIBLE? REF.: AC 65-9A, PÁGINA 498, PÁRRAFO 8.

- A) EL COMBUSTIBLE QUE VAYA A USARSE DEBE ESTAR CLARAMENTE IDENTIFICADO.
- B) TODOS LOS SWITCHES ELÉCTRICOS DEBEN ESTAR DESCONECTADOS.
- C) DESCONECTAR TODAS LAS FUENTES DE ENERGÍA ELÉCTRICA EXTERNAS DEL HELICÓPTERO.

34 LA VOLATILIDAD ES UNA MEDIDA DE LA TENDENCIA DE UNA SUSTANCIA LÍQUIDA A: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 73, PÁRRAFO 8.

- A) VAPORIZARSE BAJO CIERTAS CONDICIONES.
- B) EXPLOTAR CUANDO SE LE APLICA UNA CHISPA.
- C) CONGELARSE BAJO CIERTAS CONDICIONES.

35 RESPECTO AL PROCEDIMIENTO DE INSTALACIÓN DE UNA BUJÍA, ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES ES INCORRECTA? REF.: AC 43.13-1B, PÁGINA 8-10 Y 8-11, PÁRRAFOS 5 Y 4 RESPECTIVAMENTE.

- A) DEBE VERIFICARSE LA DISTANCIA ENTRE LOS ELECTRODOS (GAP), UTILIZANDO UN FEELER REDONDO.
- B) DEBE USARSE UN DADO ADECUADO Y APLICARLE EL TORQUE QUE CORRESPONDA, SEGÚN EL MANUAL DEL MOTOR.
- C) DEBEN LIMPIARSE LOS HILOS (LA PARTE ROSCADA) DE LA BUJÍA Y APLICARLES ABUNDANTE COMPUESTO ANTI-AGRIPAMIENTO EN LOS HILOS.

36 SI SE DESMONTA UNA BUJÍA PARA LIMPIARLA, AL VOLVER A INSTALARLA UNA VEZ LIMPIA, SE DEBE: REF.: AC 43.13-1B, PÁGINA 8-10, PÁRRAFO 3.

- A) REEMPLAZAR EL GASKET (JUNTA).

- B) REEMPLAZAR LA BUJÍA, YA QUE NO ESTÁ PERMITIDO LIMPIAR LAS BUJÍAS PARA VOLVER A UTILIZARLAS.
- C) REEMPLAZAR EL AISLADOR (INSULATOR).

37 SE DEBE ASEGURAR QUE EL CAMIÓN Y EL AVIÓN ESTÁN CONECTADOS A TIERRA DURANTE EL CARGUÍO DE COMBUSTIBLE, CON EL FIN DE: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 498, PÁRRAFO 8.

- A) EVITAR DESCARGAS DEL SISTEMA ELÉCTRICO DEL AVIÓN.
- B) EVITAR QUE LOS INDICADORES DE COMBUSTIBLE DE LA AERONAVE QUEDEN SIN ALIMENTACIÓN.
- C) EVITAR CHISPAS DE CORRIENTE ESTÁTICA.

38 LOS INCENDIOS SE CLASIFICAN POR: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 500, PÁRRAFO 7.

- A) EL LUGAR EN QUE SE INICIÓ EL FUEGO.
- B) LOS MATERIALES QUE ESTÁN INVOLUCRADOS.
- C) LA EXTENSIÓN DEL FUEGO.

39 CUANDO ESTÁ CARGANDO UNA AERONAVE, CON UN CAMIÓN DE COMBUSTIBLE, ÉSTE SE DEBE INSTALAR: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 498, PÁRRAFO 6.

- A) LO MÁS LEJOS QUE LE PERMITA EL LARGO DE LA MANGUERA.
- B) LO MÁS CERCA DEL ALA.
- C) DONDE PUEDA CARGAR AMBAS ALAS AL MISMO TIEMPO.

40 ¿QUÉ MATERIALES ESTÁN INVOLUCRADOS EN UN INCENDIO CLASE B? REF.: AC 65-9A, PÁGINA 500, PÁRRAFO 7.

- A) ELÉCTRICOS.
- B) DERIVADOS DEL PETRÓLEO.
- C) MADERA.

41 ¿QUÉ COSAS O ELEMENTOS DEBEN ESTAR PRESENTE PARA QUE SE INICIE UN FUEGO? REF.: AC 65-9A, PÁGINA 501, PÁRRAFO 3.

- A) VAPORES - OXÍGENO - CALOR.
- B) CALOR - COMBUSTIBLE - OXÍGENO.
- C) COMBUSTIBLE - OXÍGENO.

42 ¿CUÁL ES EL MOTIVO POR EL CUAL UN ESTANQUE DE ACEITE DEBE LLENARSE SOLAMENTE HASTA EL NIVEL INDICADO? REF.: AC 65-9A, PÁGINA 505, PÁRRAFO 5.

- A) POR LA EXPANSIÓN DEL ACEITE CUANDO ESTÁ CALIENTE.
- B) PARA PERMITIR UNA PERFECTA LUBRICACIÓN.
- C) POR SI PASA ALGO DE COMBUSTIBLE AL ESTANQUE DE ACEITE.

43 ¿QUÉ PROBLEMAS PUEDE PROVOCAR LA INSTALACIÓN DE UNA BUJÍA CON UN ALCANCE (LARGO DE LA ROSCA) INADECUADO EN UN MOTOR? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 196, PÁRRAFO 3.

- A) CHISPA INADECUADA.
- B) FILTRACIÓN DE MEZCLA.
- C) AGRIPAMIENTO DE LA BUJÍA O COMBUSTIÓN DEFICIENTE.

44 EN RELACIÓN AL EFECTO QUE TIENEN LAS ALETAS COMPENSADORAS (TRIM TABS), EN EL TRAQUEO DE PALAS, ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES ES CORRECTA? REF.: AC 65-15A, CAPÍTULO 2, PÁGINA 79, PÁRRAFO 3.

- A) HAY QUE METER LAS PUNTAS DE LAS PALAS DENTRO DE TRAQUEO CORRECTO, USANDO LAS ALETAS COMPENSADORAS A LAS R.P.M. DE CRUCERO.
- B) AL BAJAR LA ALETA COMPENSADORA DE UNA PALA, LA PALA BAJARÁ.
- C) LAS ALETAS COMPENSADORAS SON LOS ÚNICOS DISPOSITIVOS QUE SIRVEN PARA METER DENTRO DE TRAQUEO CORRECTO LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL.

45 ¿QUÉ TIPO DE ESTRUCTURAS SE USAN EN AERONAVES DE ALA ROTATORIA? REF.: AC 65-15A, CAPÍTULO 1, PÁGINA 24, PÁRRAFO 3.

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

46 LAS VARIABLES QUE INFLUYEN EN LOS INTERVALOS DE LAS INSPECCIONES GENERALMENTE SON: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 461, PÁRRAFO 4.

- A) EQUIPAMIENTO DE LA AERONAVE Y TIPO DE OPERACIÓN.
- B) MODELO DE AERONAVE Y TIPO DE OPERACIÓN.
- C) ALTURA DE VUELO Y ZONAS CLIMÁTICAS.

47 ¿QUÉ SE DEBE CUMPLIR SI SE EFECTUÓ UN ATERRIZAJE BRUSCO EN UNA AERONAVE? REF.: AC 65-9A, PÁGINA 463, PÁRRAFO 3.

- A) SÍ EL PESO DE ATERRIZAJE ES INFERIOR AL MÁXIMO, SOLO DEBE QUEDAR REGISTRADO.
- B) UNA INSPECCIÓN ESPECIAL.
- C) SE DEBE ADELANTAR LA SIGUIENTE INSPECCIÓN PROGRAMADA.

48 ¿QUÉ PUBLICACIÓN EMITE LA F.A.A. PARA CORREGIR UNA CONDICIÓN DE INSEGURIDAD DE VUELO? REF.: AC 65-9A, PÁGINA 465, PÁRRAFO 4.

- A) AIRWORTHINESS DIRECTIVES (AD).
- B) SERVICE BULLETIN.
- C) MAINTENANCE MANUAL.

49 LAS LLAVES DE TORQUE Y LAS LLAVES ALLEN SON CONSIDERADAS COMO HERRAMIENTAS: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 533, PÁRRAFO 2.

- A) IRROMPIBLES.
- B) ESPECIALES.
- C) COMUNES.

50 LOS DESTORNILLADORES ESTÁN HECHOS CON EL PROPÓSITO DE: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 529, PÁRRAFO 7.

- A) SOLTAR O APRETAR TORNILLOS Y HACER PALANCA.
- B) SOLTAR O APRETAR TORNILLOS O PERNOS CON CABEZA DE TORNILLOS.
- C) SOLTAR O APRETAR PERNOS Y GOLPEAR.

51 ¿QUÉ PORCENTAJE DEL ESPACIO DE LA RANURA DE UN TORNILLO DEBE LLENAR EL DESTORNILLADOR PARA CONSIDERARLO APTO O EFICIENTE? ( 5622 ) REF.: AC 65-9A, PÁGINA 529, PÁRRAFO 8.

- A) 100%.
- B) 75%.
- C) 50%.

52 CUANDO USA UNA LLAVE AJUSTABLE, LA FUERZA DEBE SER EJERCIDA: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 533, PÁRRAFO 1.

- A) EN EL MANGO POR EL LADO DE LA PARTE MOVIBLE.
- B) EN EL MANGO POR EL LADO DE LA PARTE FIJA.
- C) EN CUALQUIER PARTE.

53 ¿QUÉ PUEDE SUCEDER SI EL DESTORNILLADOR QUE USA NO ES EL APROPIADO? REF.: AC 65-9A, PÁGINA 529, PÁRRAFO 8.

- A) QUE RESBALE Y NO DÉ EL APRIETE ADECUADO.
- B) QUE RESBALE Y DAÑE PARTES ADYACENTES AL TORNILLO.
- C) QUE EL DESTORNILLADOR SE DAÑE.

54 LOS DESTORNILLADORES SE CLASIFICAN POR: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 529, PÁRRAFO 6.

- A) EL TIPO DE TRABAJO QUE SE PUEDE EFECTUAR CON ELLOS.
- B) LA FORMA, TIPO Y LARGO DE LA PALETA O PUNTA.
- C) LA FORMA DEL MANGO Y EL LARGO TOTAL.

55 LAS LLAVES MÁS COMUNES USADAS EN AVIACIÓN SON: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 532, PÁRRAFO 2.

- A) CORONA, ALLEN, PUNTA Y AJUSTABLES.
- B) PUNTA, CHICHARRA, DADOS Y AJUSTABLES.
- C) PUNTA, CORONA, DADOS, AJUSTABLES Y ESPECIALES.

56 ¿QUE SE ENTIENDE POR "LARGO DE AGARRE" DE LOS PERNOS? REF.: AC 43.13-1B, PÁGINA 7-5, PÁRRAFO 7-37.

- A) ES LA PARTE DEL VÁSTAGO SIN HILOS.
- B) ES LA PARTE DEL VÁSTAGO QUE TIENE HILOS.
- C) ES LA PARTE DEL VÁSTAGO CON Y SIN HILOS.

57 NUNCA SE DEBE INSTALAR UNA TUERCA DE AUTOFRENADO (AUTOSEGURO) DE FIBRA EN UN PERNO QUE ESTÁ SUJETO A: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 127, PÁRRAFO 4.

- A) ROTACIÓN.
- B) ESFUERZO DE CORTE.
- C) ESFUERZOS DE TENSIÓN.

58 ¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES ELEMENTOS DE SEGURIDAD DEBEN SER USADOS EN LAS TUERCAS DE CASTILLO? REF.: AC 65-9A, PÁGINA 126, PÁRRAFO 6.

- A) ALAMBRE DE FRENAR O CHAVETA.
- B) GOLILLAS A PRUEBA DE VIBRACIONES.
- C) TUERCAS DE CIERRE (PAL NUT).

59 EL MEJOR MÉTODO PARA DOBLAR LAS PUNTAS DE UNA CHAVETA ES: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 150, PÁRRAFO 2.

- A) CON UN ALICATE.
- B) CON UNA MACETA NO METÁLICA.
- C) CON UN MARTILLO.

60 LOS MÉTODOS PARA LA LIMPIEZA EXTERIOR DE AERONAVES SON: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 185, PÁRRAFO 5.

- A) LAVADO HÚMEDO - LAVADO SECO - PULIDO.
- B) PULIDO - PULVERIZADO - LAVADO HÚMEDO.
- C) LAVADO SECO - PULVERIZADO - LIJADO.

61 ¿QUÉ LIMPIADOR SE PUEDE UTILIZAR EN TODAS LAS SUPERFICIES DE UNA AERONAVE? REF.A: AC 65-9A, PÁGINA 189, PÁRRAFO 9.

- A) SOLVENTES Y BICARBONATO DE SODIO.
- B) DETERGENTES Y JABONES.
- C) PARAFINA Y KEROSENE.

62 LOS TORNILLOS SON UTILIZADOS EN LOS LUGARES DONDE EL ESFUERZO ES: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 121, PÁRRAFO 4.

- A) UN FACTOR NO DECISIVO.
- B) UN FACTOR DECISIVO.
- C) UN FACTOR IMPORTANTE.

63 ¿CUÁNDO SE DEBE REEMPLAZAR UNA TUERCA CON SEGURO DE FIBRA? REF.: AC 65-9A, PÁGINA 129, PÁRRAFO 2.

- A) CUANDO PUEDE SER GIRADA CON LA MANO.
- B) CUANDO YA HA SIDO USADA MÁS DE UNA VEZ.
- C) CUANDO PUEDA SER GIRADA CON POCO TORQUE.

64 A MENOS QUE SE ESPECIFIQUE DE OTRO MODO, LOS PERNOS DE AVIACIÓN DEBERÍAN SER INSTALADOS DE TAL MODO QUE LA CABEZA QUEDE: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 132, PÁRRAFO 7.

- A) ARRIBA O HACIA ADELANTE.
- B) ABAJO O HACIA ADELANTE.
- C) ABAJO O HACIA ATRÁS.

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

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

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

- A) 12:1.
- B) 15:1.
- C) 8:1.

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

- A) PORQUE LO ESTÁN LIMPIANDO CONSTANTEMENTE.
- B) PORQUE AL FUNCIONAR CONSUME ACEITE Y SE DEBE RECARGAR CON ACEITE LIMPIO.
- C) PORQUE AL FUNCIONAR EVAPORA LA HUMEDAD.

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

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

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

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

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

71 EN GENERAL, ¿A QUÉ VELOCIDAD SE DEBE CALENTAR UN MOTOR RECÍPROCO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 437, PÁRRAFO 1.

- A) EN LA CUAL SE OBTENGA EL MÍNIMO DE R.P.M.
- B) ENTRE 1.000 Y 1.600 R.P.M., DONDE SE OBTENGA LA MÁXIMA ESTABILIDAD.
- C) A 2.000 R.P.M.

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

- A) VERIFICAR QUE LOS FRENOS DEL AVIÓN Y CUÑAS SE ENCUENTREN EN POSICIÓN CORRECTA.
- B) VERIFICAR QUE LOS MAGNETOS ESTÉN EN OFF (DESCONECTADOS).
- C) VERIFICAR PASO DE COMBUSTIBLE EN OFF (CORTADO).

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

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

74 ¿QUÉ PUEDE SUCEDER CUANDO SE PRODUCE BLOQUEO DE VAPOR (VAPOR LOCK)? REF.: AC 65-12A. PÁGINA 109, PÁRRAFO 6.

- A) PUEDE REBALSAR EL CARBURADOR.

- B) PUEDE AUMENTAR LA TEMPERATURA DEL COMBUSTIBLE.
- C) PUEDE DETENER EL MOTOR.

75 ¿QUÉ CAUSA LA ACUMULACIÓN DE CARBÓN EN LAS BUJÍAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 213, PÁRRAFO 4.

- A) MEZCLA DEMASIADO POBRE.
- B) MEZCLA DEMASIADO RICA Y/O MEZCLA DEMASIADO POBRE.
- C) MEZCLA DEMASIADO RICA.

76 ¿QUÉ DEBE INSPECCIONAR, ANTES DE CADA VUELO, EN EL SISTEMA DE ESCAPE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 100, PÁRRAFO 3.

- A) FILTRACIONES, ABRAZADERAS SUELTAS, QUEBRADURAS.
- B) ABRAZADERAS SUELTAS, PUNTOS BLANCOS, SOLDADURAS ABIERTAS.
- C) FILTRACIONES, PERNOS FALTANTES, PUNTOS ROJOS.

77 ¿QUÉ DEBE HACER CON EL TERMINAL DEL CABLE DE LAS BUJÍAS ANTES DE INSTALARLAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 219, PÁRRAFO 2.

- A) LIMPIARLAS CON PARAFINA.
- B) LIMPIARLAS CON ACETONA.
- C) LIMPIARLAS CON BENCINA.

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

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

79 ¿QUÉ DEBE HACER CUANDO UNA BUJÍA CAE EN UNA SUPERFICIE DURA? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 216, PÁRRAFO 6.

- A) REVISAR LOS ELECTRODOS, SI NO ESTÁN DAÑADOS, LA BUJÍA SE PUEDE INSTALAR.
- B) NO INSTALAR ESA BUJÍA.
- C) UNA PRUEBA FUNCIONAL DE LA BUJÍA.

80 ¿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) AISLARLOS CON MATERIAL DE CAUCHO.
- C) LIMPIARLOS Y PROTEGERLOS.

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

- A) UNA PRUEBA FUNCIONAL A PLENA CARGA.
- B) CONDICIÓN Y SEGURIDAD DE CABLES, CONEXIONES, TERMINALES, FUSIBLES Y SWITCHES QUE ESTÉN A LA VISTA.
- C) CONDICIÓN Y SEGURIDAD DE CABLES, CONEXIONES Y TERMINALES QUE ESTÉN OCULTOS O CON DIFÍCIL ACCESO.

82 ¿POR QUÉ SE DEBE PONER MUCHO CUIDADO CUANDO CAMBIA AMPOLLETAS EN UN CIRCUITO? REF.: AC 65-15A, CAPÍTULO 11, PÁGINA 465, PÁRRAFO 3.

- A) PORQUE GENERALMENTE TIENEN UNA SOLA POSICIÓN DE INSTALACIÓN.
- B) PORQUE HAY QUE FIJARSE EN LA POLARIDAD.
- C) PORQUE PUEDEN QUEMARSE DE INMEDIATO SI LAS INSTALA INCORRECTAMENTE.

83 ¿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 DE DESTRUCCIÓN TOTAL O PARCIAL.
- C) PELIGRO LATENTE.

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

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

85 LOS FILTROS DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE DISEÑADOS PARA ATRAPAR LAS PARTÍCULAS GRANDES ESTÁN UBICADOS EN: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 84, PÁRRAFO 2.

- A) LA SALIDA DE LOS ESTANQUES Y FRECUENTEMENTE EN LA BOCA DE LLENADO.
- B) LA ENTRADA AL CARBURADOR.
- C) LAS LÍNEAS DE COMBUSTIBLE.

86 EL NÚMERO DE OCTANAJE DE LA GASOLINA DESIGNA LOS VALORES DE: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 75, PÁRRAFO 4.

- A) ANTI-DETONACIÓN DE LA MEZCLA EN LOS CILINDROS
- B) EL PESO ESPECÍFICO DEL COMBUSTIBLE.
- C) VAPORIZACIÓN EN DÍAS CALUROSOS.

87 LOS INHIBIDORES SON AGREGADOS A LA GASOLINA PARA IMPEDIR LA FORMACIÓN DE SUSTANCIAS QUE PODRÍAN DEJAR: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 73, PÁRRAFO 7.

- A) SÓLIDOS AL EVAPORARSE LA GASOLINA.
- B) REDUCIDO EL COEFICIENTE DE VOLATILIDAD.
- C) MARCAS CORROSIVAS.

88 CADA VEZ QUE EL COMBUSTIBLE ES TRANSFERIDO ES SUSCEPTIBLE DE: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 81, PÁRRAFO 2.

- A) CONTAMINACIÓN.
- B) PERDER OCTANAJE.
- C) CAMBIAR DE TEMPERATURA.

89 EL DRENAJE DEL ESTANQUE DE COMBUSTIBLE ESTÁ UBICADO: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 82, PÁRRAFO 6.

- A) EN EL PUNTO MÁS BAJO DE LOS ESTANQUES DE COMBUSTIBLE.
- B) AL MISMO NIVEL DE LA LÍNEA DE ALIMENTACIÓN DEL SISTEMA.
- C) SOBRE LA LÍNEA DE ALIMENTACIÓN DEL SISTEMA.

90 EXISTE UNA GRAN PROBABILIDAD DE QUE EL AGUA PRESENTE EN EL ESTANQUE NO SEA DRENADA SI LA TEMPERATURA DEL COMBUSTIBLE ES: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 80, PÁRRAFO 7.

- A) 15° C.
- B) 32° C.
- C) 32° F.

91 ¿EN QUÉ LUGAR DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE VAN UBICADOS LOS FILTROS FINOS? REF.: AC 65-9A, PÁGINA 84, PÁRRAFO 2.

- A) EN LA ENTRADA AL CARBURADOR Y LÍNEAS DE COMBUSTIBLE.
- B) EN LA BOCA DE CARGUÍO DE LOS ESTANQUES.
- C) EN LA SALIDA DE LOS ESTANQUES.

92 LOS LUGARES DONDE EXISTE MAYOR PROBABILIDAD DE FORMACIÓN DE HIELO EN UN CARBURADOR SON: REF.: AC 65-9A, PÁGINA 74, PÁRRAFO 3.

- A) PAREDES DEL SISTEMA DE INDUCCIÓN - GARGANTA DEL VENTURI - VÁLVULAS DEL ACELERADOR.
- B) VÁLVULAS DEL ACELERADOR - LÍNEAS DE ALIMENTACIÓN.
- C) GARGANTA DEL VENTURI - BOMBA DE ACELERACIÓN.

93 ¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DE LA VENTILACIÓN DE UN ESTANQUE DE COMBUSTIBLE? REF.: AC 65-9A, PÁGINA 82, PÁRRAFO 7.

- A) MANTENER LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA DENTRO DEL ESTANQUE.
- B) DISMINUIR LA PRESIÓN INTERNA DEL ESTANQUE.
- C) DISMINUIR LA PRESIÓN DEL VAPOR DEL COMBUSTIBLE.