

ESTRUCTURA DE AERONAVE SMAF

1 ¿CUÁL ES EL MOTIVO POR EL CUAL LAS PUNTAS DE ALAS SON GENERALMENTE REMOVIBLES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 11, PÁRRAFO 7.

- A) PARA FACILITAR EL MANTENIMIENTO DE LUCES Y VÁLVULAS.
- B) POR LA FACILIDAD PARA ALOJAR LA VENTILACIÓN DE COMBUSTIBLE.
- C) POR LA VULNERABILIDAD, ESPECIALMENTE EN TIERRA.

2 LOS MIEMBROS ESTRUCTURALES DE UNA AERONAVE ESTÁN DISEÑADOS PARA: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 1, PÁRRAFO 2.

- A) SOPORTAR CARGAS O RESISTIR ESFUERZOS.
- B) HACERLOS RESISTENTES A TODAS LAS CONDICIONES DE VUELO.
- C) SOPORTAR ESFUERZOS PRINCIPALMENTE EN EL DESPEGUE Y ATERRIZAJE.

3 UN MIEMBRO ESTRUCTURAL PUEDE ESTAR SOMETIDO A: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 1, PÁRRAFO 2.

- A) UN SOLO ESFUERZO.
- B) UNA COMBINACIÓN DE ESFUERZOS.
- C) DOS O TRES ESFUERZOS.

4 EL ESFUERZO DE CORTE SE PRODUCE CUANDO DOS PIEZAS O PARTES TIENDEN A: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 1, PÁRRAFO 9.

- A) COMPRIMIRSE.
- B) SEPARARSE.
- C) DOBLARSE.

5 EN UN FUSELAJE DE TIPO MONOCOQUE EL ESFUERZO PRINCIPAL LO SOPORTA: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 3, PÁRRAFO 1.

- A) LA PIEL DEL FUSELAJE.
- B) LOS MAMPAROS DEL FUSELAJE.
- C) LOS LARGEROS DEL FUSELAJE.

6 ¿EN QUÉ ÁREAS DE UN FUSELAJE SEMIMONOCOQUE SE ENCUENTRAN ALEACIONES DE ACERO Y TITANIO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 3, PÁRRAFO 2.

- A) ÁREAS DE ALTOS ESFUERZOS.
- B) ÁREAS DE ALTA RESISTENCIA.
- C) ÁREAS DE ALTA TEMPERATURA.

7 ¿CUÁL ES OTRO NOMBRE CON EL CUAL TAMBIÉN SE CONOCEN LAS "COSTILLAS FALSAS"? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 11, PÁRRAFO 3.

- A) COSTILLAS DE NARIZ.
- B) COSTILLAS DE BORDE DE FUGA.
- C) COSTILLAS DE PUNTA DE ALA.

8 ¿QUÉ TIPO DE ALA SE LLAMA "ALA HÚMEDA"? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 13, PÁRRAFO 1.

- A) LA QUE USA UN ESTANQUE DE COMBUSTIBLE CELULAR.
- B) LA QUE USA UN ESTANQUE DE COMBUSTIBLE INTEGRAL.
- C) LA QUE USA UN ESTANQUE DE COMBUSTIBLE CELULAR O INTEGRAL.

9 ¿QUÉ ELEMENTOS COMPONEN EL EMPENAJE DE UNA AERONAVE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 16, PÁRRAFO 2.

- A) CONO DE COLA, SUPERFICIES FIJAS Y MÓVILES.
- B) SUPERFICIES FIJAS Y MÓVILES.
- C) ELEVADORES, ESTABILIZADORES Y APU.

INSTRUMENTOS SMAF

1 ¿QUÉ TIPO DE PRESIÓN MIDE UN INSTRUMENTO DE PRESIÓN DE CARGA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 473, PÁRRAFO 6.

- A) PRESIÓN ABSOLUTA.
- B) PRESIÓN ATMOSFÉRICA.
- C) PRESIÓN ESTANDAR.

2 ¿QUÉ DEBE RECOMENDAR HACER CUANDO SOSPECHA QUE EL INDICADOR DE PRESIÓN DE CARGA TIENE HUMEDAD? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 474, PÁRRAFO 4.

- A) OPERAR EL MOTOR EN RALENTÍ Y ABRIR LA VÁLVULA DE DRENAJE DEL INSTRUMENTO.
- B) OPERAR EL MOTOR EN POTENCIA ALTA Y ABRIR LA VÁLVULA DE DRENAJE DEL INSTRUMENTO.
- C) OPERAR EL MOTOR A POTENCIA DE DESPEGUE POR 10 MINUTOS.

3 ¿CUÁL ES EL PRINCIPIO DE FUNCIONAMIENTO BÁSICO DE LOS ALTÍMETROS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 476, PÁRRAFO 4.

- A) EL DEL ANEROIDE BAROMÉTRICO.
- B) EL DEL ANEROIDE SELLADO.
- C) EL DEL ANEROIDE VENTILADO.

4 ¿EN QUÉ MEDIDA INDICA GENERALMENTE LA PRESIÓN LA ESCALA BAROMÉTRICA DEL ALTIMETRO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 476, PÁRRAFO 6.

- A) EN HECTOPASCALES.
- B) EN PULGADAS DE AGUA.
- C) EN PULGADAS DE MERCURIO.

5 ¿A QUÉ TIPO DE ERRORES ESTÁN EXPUESTOS LOS ALTÍMETROS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 478, PÁRRAFO 1.

- A) A ERRORES MECÁNICOS.
- B) A ERRORES ELÉCTRICOS.
- C) A ERRORES NEUMÁTICOS.

6 ¿QUÉ ERROR TAMBIÉN ESTÁ CONSIDERADO EN LOS ALTÍMETROS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 478, PÁRRAFO 2.

- A) ERROR DE INSTALACIÓN.
- B) ERROR DE POSICIÓN.
- C) ERROR DE VISIÓN.

7 ¿A QUÉ PARTE DEL SISTEMA PITOT-ESTÁTICO ESTÁ CONECTADO EL INDICADOR DE ASCENSO Y DESCENSO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 478, PÁRRAFO 3.

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

8 EL INDICADOR DE VELOCIDAD MACH INDICA LA RAZÓN DE VELOCIDAD DE LA AERONAVE Y DEL SONIDO PARA: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 480, PÁRRAFO 5.

- A) UNA ALTURA PARTICULAR Y UNA TEMPERATURA EN EL MOMENTO DEL VUELO.
- B) CUALQUIER ALTURA Y TEMPERATURA.
- C) VUELOS DE GRAN ALTURA Y EXTREMADAMENTE BAJAS TEMPERATURAS.

9 ¿QUÉ ES "AERODINÁMICAMENTE CRÍTICO" EN LOS TUBOS PITOT? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 481, PÁRRAFO 3.

- A) LOS ORIFICIOS DE DRENAJE.
- B) LOS ORIFICIOS ESTÁTICOS.
- C) LOS ORIFICIOS DE DRENAJE Y ESTÁTICOS.

10 ADEMÁS, ¿QUÉ OTRO CHEQUEO SE PROPORCIONA CUANDO HACE UNA PRUEBA POR FILTRACIONES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 482, PÁRRAFO 2.

- A) QUE TODOS LOS INSTRUMENTOS CONECTADOS AL SISTEMA ESTÁN FUNCIONANDO CORRECTAMENTE.
- B) QUE TODOS LOS INSTRUMENTOS ESTÁN FUNCIONANDO CORRECTAMENTE.
- C) QUE TODOS LOS INSTRUMENTOS CORRESPONDIENTE ESTÁN CONECTADOS AL SISTEMA.

11 EN LA PRÁCTICA ¿QUE CHEQUEO OPERACIONAL SE PUEDE EFECTUAR AL INSTRUMENTO PALO Y BOLA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 483, PÁRRAFO 4.

- A) EN LA PRÁCTICA NO HAY CHEQUEO OPERACIONAL.
- B) CHEQUEO VISUAL PARA VERIFICAR QUE EL PUNTERO INDICADOR Y LA BOLA ESTÉN CENTRADOS.
- C) AMBAS RESPUESTAS SON CORRECTAS.

12 ¿PARA QUÉ SE PUEDE USAR UN SISTEMA SELSYN D.C.? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 483, PÁRRAFO 6.

- A) PARA INDICAR MOVIMIENTO Y POSICIÓN.
- B) PARA INDICAR CANTIDAD Y PESO.
- C) PARA INDICAR CONSUMOS.

13 ¿QUÉ CONTIENE EL TRANSMISOR MAGNESYN? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 484, PÁRRAFO 5.

- A) UN ANILLO DE HIERRO BLANDO COLOCADO ALREDEDOR DE UN IMÁN PERMANENTE.
- B) UN IMÁN PERMANENTE COLOCADO ALREDEDOR DE UN ANILLO DE HIERRO BLANDO.
- C) UN REÓSTATO COLOCADO PARA CONTROLAR LA FUERZA DEL CAMPO MAGNÉTICO.

14 EN UN SISTEMA SINCRÓNICO DE INDICACIÓN DE PRESIÓN DE ACEITE ¿QUÉ TIPO DE SEÑAL TRANSMITE EL VALOR DE LA PRESIÓN DESDE EL TRANSMISOR AL INDICADOR? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 485, PÁRRAFO 1.

- A) UNA SEÑAL ELÉCTRICA.
- B) UNA SEÑAL ACÚSTICA.
- C) UNA SEÑAL MAGNÉTICA.

15 LOS SISTEMAS DE INDICACIÓN DE CANTIDAD DE COMBUSTIBLE TIPO CAPACITOR MÁS RECIENTES TIENEN LA UNIDAD PUENTE Y EL AMPLIFICADOR TRANSISTORIZADO: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 485, PÁRRAFO 4.

- A) CONSTRUIDOS DENTRO DE LA CAJA DEL INSTRUMENTO.
- B) CONSTRUIDOS SEPARADOS PERO INSTALADOS MUY CERCA DEL INSTRUMENTO.
- C) CONECTADOS DIRECTAMENTE.

16 EN UN SISTEMA DE CANTIDAD DE COMBUSTIBLE TIPO CAPACITOR ¿QUÉ CAMBIO CAUSA UNA VARIACIÓN EN LA CANTIDAD DE COMBUSTIBLE EN UN ESTANQUE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 486, PÁRRAFO 1.

- A) UN CAMBIO EN LA CAPACITANCIA DE LA UNIDAD DEL ESTANQUE.
- B) UN CAMBIO EN LA RESISTENCIA DE LA UNIDAD DE COMBUSTIBLE.
- C) UN CAMBIO EN LA CONDUCTIVIDAD DE LA UNIDAD DE COMBUSTIBLE.

17 ¿QUÉ RESULTA DEL DESBALANCE DEL PUENTE EN UN SISTEMA DE CANTIDAD DE COMBUSTIBLE DEL TIPO CAPACITOR? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 486, PÁRRAFO 1.

- A) UNA SEÑAL DE VOLTAJE.

- B) UNA SEÑAL DE AMPERAJE.
- C) UNA SEÑAL DE DESBALANCE.

18 ¿DE QUÉ UNIDAD INDICA LA VELOCIDAD EL TACÓMETRO EN UN MOTOR DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 488, PÁRRAFO 6.

- A) DEL CONJUNTO DEL ROTOR PRINCIPAL.
- B) DE LA TURBINA.
- C) DEL CONJUNTO DEL ROTOR SECUNDARIO.

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

- A) PORCENTAJE DE REVOLUCIONES POR MINUTO.
- B) REVOLUCIONES POR MINUTO.
- C) PORCENTAJE DE EPR.

20 ¿QUÉ FALLA ES INDICADA, CUANDO LAS AGUJAS DE UN TACÓMETRO ELÉCTRICO, INSTALADO EN UN MOTOR QUE FUNCIONA EN RALENTÍ, OSCILA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 490, PÁRRAFO 3.

- A) EL MOTOR SINCRÓNICO NO ESTÁ SINCRONIZADO CON LA ENTREGA DEL GENERADOR.
- B) EL EJE DEL MOTOR SINCRÓNICO TIENE DESGASTE.
- C) EL GENERADOR TIENE UNA LÍNEA DESCONECTADA.

21 ¿CUÁL ES EL ELEMENTO PRINCIPAL DE UN BULBO DE TEMPERATURA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 493, PÁRRAFO 2.

- A) RESISTOR SENSITIVO AL CALOR.
- B) RESISTENCIA ELÉCTRICA.
- C) TERMÓMETRO DE RESISTENCIA ELÉCTRICA.

22 ¿CÓMO PUEDE SER MEDIDA LA TEMPERATURA EN UN SISTEMA DE TERMOCUPLE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 494, PÁRRAFO 1.

- A) INCLUYENDO UN GALVANÓMETRO.
- B) INCLUYENDO UNA RESISTENCIA ELÉCTRICA.
- C) INCLUYENDO UN TRANSMISOR.

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

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

24 ¿EN QUÉ MEDIDA MIDEN LA TEMPERATURA DE LOS GASES DE ESCAPE LOS TERMOCUPLES DE LOS MOTORES DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 495, PÁRRAFO 1.

- A) MILIVOLTIOS.
- B) VOLTIOS.
- C) DÉCIMOS DE VOLTIOS.

25 ¿CUÁLES INSTRUMENTOS SON LOS MÁS COMUNMENTE CONTROLADOS POR GIRÓSCOPOS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 499, PÁRRAFO 2.

- A) INDICADOR DE ACTITUD, DE RUMBO Y LA AGUJA DEL PALO Y BOLA.
- B) INDICADOR DE ALTITUD, DE RUMBO Y PALO Y BOLA.
- C) INDICADOR DE RUMBO, PALO Y BOLA Y DIRECTOR DE VUELO.

- 26 ¿CUÁLES SON LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS GIRÓSCOPOS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 500, PÁRRAFO 3-4.
- A) RIGIDEZ Y PRECESIÓN.
 - B) RIGIDEZ Y PRECISIÓN.
 - C) PRECESIÓN Y FRICCIÓN.
- 27 ¿CUÁLES SON LOS VALORES DE VACÍO, GENERALMENTE REQUERIDOS, PARA EL FUNCIONAMIENTO DE LOS INSTRUMENTOS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 501, PÁRRAFO 4.
- A) 3 1/2 A 4 1/2 PULGADAS DE MERCURIO.
 - B) 5 A 10 PULGADAS DE MERCURIO.
 - C) 1/2 A 3 1/2 PULGADAS DE MERCURIO.
- 28 ¿CUÁL ES LA PRINCIPAL DESVENTAJA DE LAS BOMBAS DE VACÍO MOVIDAS POR EL MOTOR? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 502, PÁRRAFO 4.
- A) OPERACIÓN ERRÁTICA A ALTAS ALTITUDES.
 - B) NECESITAN GRAN CANTIDAD DE ACEITE LUBRICANTE.
 - C) EL MANTENIMIENTO ES MUY CARO.
- 29 ¿QUÉ PUEDE CAUSAR ERRORES EN LA INDICACIÓN DEL INDICADOR DE ACTITUD? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 506, PÁRRAFO 3.
- A) VACÍO FUERA DE LÍMITES, FILTRO TAPADO, AJUSTE INADECUADO DE VÁLVULAS.
 - B) BALANCE INCORRECTO EN LOS COMPONENTES, FALLA DE LA BOMBA.
 - C) AMBAS RESPUESTAS SON CORRECTAS.
- 30 ¿QUÉ TIENE EL COMPÁS MAGNÉTICO PARA COMPENSAR LA EXPANSIÓN DEL LÍQUIDO POR LOS CAMBIOS DE TEMPERATURA Y ALTURA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 508, PÁRRAFO 1.
- A) UN DIAFRAGMA Y VENTILACIÓN.
 - B) UNA CÁMARA EXPANSIVA.
 - C) UN DIAFRAGMA Y UNA CÁMARA EXPANSIVA.
- 31 ¿QUÉ ELEMENTO PERMITE COMPENSAR EL COMPÁS MAGNÉTICO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 508, PÁRRAFO 4.
- A) UNOS PEQUEÑOS IMANES PERMANENTES.
 - B) UNA AGUJA DE CALIBRACIÓN.
 - C) UNOS PEQUEÑOS ELECTRO-IMANES.
- 32 ¿QUÉ INDICA LA "LÍNEA DE COLOR ROJO" EN LOS INSTRUMENTOS? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 3, PÁRRAFO 3.
- A) LÍMITE DE OPERACIÓN MÁXIMO O MÍNIMO.
 - B) RANGO DE OPERACIÓN PROHIBIDO.
 - C) RANGO DE OPERACIÓN LIMITADO.
- 33 ¿QUÉ INDICA EL "ARCO AMARILLO" PINTADO EN UN INSTRUMENTO? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 3, PÁRRAFO 3.
- A) RANGO DE PRECAUCIÓN.
 - B) RANGO PERMITIDO POR UN TIEMPO DETERMINADO.
 - C) RANGO DE PROHIBICIÓN.
- 34 ¿QUÉ SIGNIFICA "PRESIÓN ABSOLUTA"? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 14, PÁRRAFO C 1.
- A) PRESIÓN COMPARADA AL VACÍO PERFECTO.

- B) PRESIÓN INDICADA EN EL INSTRUMENTO.
- C) PRESIÓN COMPARADA CON LA PRESIÓN AMBIENTE.

35 ¿PARA QUÉ VALORES DE PRESIONES SON USADOS LOS INSTRUMENTOS CON DIAFRAGMA? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 13, PÁRRAFO C 2.

- A) PARA MEDIR PRESIONES RELATIVAMENTE BAJAS.
- B) PARA MEDIR PRESIONES RELATIVAMENTE ALTAS.
- C) PARA MEDIR CUALQUIER VALOR DE PRESIONES.

36 ¿CUÁL ES LA CARACTERÍSTICA DE UN ALTÍMETRO NO SENSITIVO? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 14, PÁRRAFO 6.

- A) QUE TIENE UNA SOLA AGUJA.
- B) QUE NO SIRVE PARA VOLAR SOBRE 10.000 PIES.
- C) QUE ES DE ÚLTIMA GENERACIÓN.

37 ¿QUÉ COMPENSA EL ELEMENTO BI-METÁLICO DEL ALTÍMETRO? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 16, PÁRRAFO 2.

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

38 ¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DEL SISTEMA DE CODIFICACIÓN DEL ALTÍMETRO? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 16, PÁRRAFO 6.

- A) ENVIAR LA SEÑAL DE ALTITUD AL RADAR TERRESTRE.
- B) ENVIAR LA SEÑAL DE ACTITUD AL RADAR TERRESTRE.
- C) ESTAR INFORMANDO LA ALTITUD A TODAS LAS AERONAVES.

39 ¿CUÁL ES LA VENTAJA AL INSTALAR TOMAS ESTÁTICAS A AMBOS LADOS DEL FUSELAJE? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 23, PÁRRAFO 6.

- A) SE ELIMINAN LOS ERRORES CAUSADOS POR EL DESLIZAMIENTO DE LA AERONAVE.
- B) LA INDICACIÓN ES MÁS PRECISA.
- C) TODOS LOS INSTRUMENTOS REACCIONAN INSTANTÁNEAMENTE.

40 ¿QUÉ INDICACIÓN DARÁ EL INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL SI SE TAPAN LAS TOMAS ESTÁTICAS? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 24, PÁRRAFO 1.

- A) CERO, AUN CUANDO LA AERONAVE ASCIENDA O DESCienda.
- B) ASCENSO, AUN CUANDO LA AERONAVE ESTÉ NIVELADA.
- C) DESCENSO, AUN CUANDO LA AERONAVE ASCIENDA.

41 ¿CUÁL ES LA FUNCIÓN DEL EQUIPO "AIR DATA COMPUTER"? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 28, PÁRRAFO 3.

- A) APLICAR CORRECCIONES EN FORMA AUTOMÁTICA.
- B) INDICAR LAS VARIACIONES DE DENSIDAD Y TEMPERATURA.
- C) INDICAR LAS VARIACIONES DE ALTURA E INCLINACIÓN.

42 ¿CUÁLES SON LAS FORMAS DE AUMENTAR LA ESTABILIDAD Y EFICIENCIA DE LOS GIRÓSCOPOS? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 29, PÁRRAFO 4.

- A) CONCENTRAR LA MASA DEL ROTOR EN SU ARO Y AUMENTAR LA VELOCIDAD DE ROTACIÓN.
- B) CONCENTRAR LA MASA DEL ROTOR EN SU PUNTO DE APOYO Y AUMENTAR LA VELOCIDAD DE ROTACIÓN.

C) AUMENTAR LA VELOCIDAD DE ROTACIÓN Y AUMENTAR EL PESO DEL ROTOR.

43 ¿A QUÉ REVOLUCIONES HACE GIRAR UN GIRÓSCOPO UN MOTOR ELÉCTRICO? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 29, PÁRRAFO 4.

- A) A 24.000 RPM APROXIMADAMENTE.
- B) A 8.000 RPM APROXIMADAMENTE.
- C) A 32.000 RPM APROXIMADAMENTE.

44 ¿CUÁLES SON LOS INSTRUMENTOS QUE FUNCIONAN CON GIRÓSCOPOS? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 29, PÁRRAFO 4.

- A) GIRO DIRECCIONAL, HORIZONTE ARTIFICIAL, BANQUEO Y VIRAJE (TURN AND BANK).
- B) GIRO DIRECCIONAL, PALO Y BOLA, HORIZONTE ARTIFICIAL.
- C) COMPÁS MAGNÉTICO, HORIZONTE ARTIFICIAL, GIRO DIRECCIONAL.

45 ¿QUÉ CAUSA EL ERROR DE DESVIACIÓN EN UN COMPÁS MAGNÉTICO? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 42, PÁRRAFO 3.

- A) LA INFLUENCIA MAGNÉTICA DE LA AERONAVE.
- B) LA DIFERENCIA ENTRE EL NORTE MAGNÉTICO Y EL NORTE GEOGRÁFICO.
- C) LOS VIRAJES DEMASIADO BRUSCOS.

46 ¿QUÉ PROCEDIMIENTO DEBE EFECTUAR PARA COMPENSAR UN COMPÁS MAGNÉTICO? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 43, PÁRRAFO 1.

- A) INSTALAR LA AERONAVE EN LA LOSA DE COMPENSACIÓN, CONECTAR TODOS LOS EQUIPOS ELÉCTRICOS Y RADIOS, PONER EN MARCHA EL/Los MOTOR/ES.
- B) INSTALAR LA AERONAVE EN LA LOSA DE COMPENSACIÓN, CONECTAR TODOS LOS EQUIPOS ELÉCTRICOS Y RADIOS Y COMPENSAR.
- C) INSTALAR LA AERONAVE EN CUALQUIER LUGAR DONDE CONOZCA LA ORIENTACIÓN, CONECTAR TODOS LOS EQUIPOS ELÉCTRICOS Y RADIOS Y COMPENSAR.

47 ¿QUÉ VENTAJA TIENE EL COMPÁS REMOTO (FLUX GATE COMPASS) SOBRE EL COMPÁS MAGNÉTICO? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 44, PÁRRAFO 2.

- A) ES MÁS ESTABLE Y ELIMINA EL ERROR DE ACELERACIÓN.
- B) ES MÁS BARATO Y ELIMINA LA COMPENSACIÓN.
- C) ES MÁS CONFIABLE Y ELIMINA EL MANTENIMIENTO.

48 EN LAS AERONAVES CON MOTORES DE TURBINA A GAS ¿EN QUÉ ES MEJOR MEDIR LA CANTIDAD DE COMBUSTIBLE? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 58, PÁRRAFO 2.

- A) EN MASA.
- B) EN VOLÚMEN.
- C) EN LITROS.

49 ¿CÓMO SE INDICA LA CANTIDAD DE COMBUSTIBLE, EN UN SISTEMA POR CAPACITANCIA, EN LA CABINA DE PILOTOS? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 58, PÁRRAFO 3.

- A) CIRCUITOS ELECTRÓNICOS MIDEN LA CAPACITANCIA DE LAS PROBETAS Y ENVIAN SEÑALES ELÉCTRICAS A LOS INDICADORES DE LA CABINA PARA MOSTRAR LA CANTIDAD EN LIBRAS.
- B) CIRCUITOS ELECTRÓNICOS MIDEN LA CAPACITANCIA DE LAS PROBETAS Y ENVIAN SEÑALES ELÉCTRICAS A LOS INDICADORES DE LA CABINA PARA MOSTRAR LA CANTIDAD EN VOLÚMEN.
- C) CIRCUITOS ELECTRÓNICOS MIDEN LA CAPACITANCIA DE LAS PROBETAS Y ENVIAN SEÑALES ELÉCTRICAS A LOS INDICADORES DE LA CABINA PARA MOSTRAR LA CANTIDAD EN MASA.

50 ¿QUÉ CUALIDAD DE LOS METALES SE APROVECHA EN LOS SISTEMAS DE MEDICIÓN DE TEMPERATURA BI-METALICOS? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 65, PÁRRAFO 4.

- A) LA EXPANSIÓN POR TEMPERATURA.
- B) LA DUCTIBILIDAD.
- C) LA DUREZA.

51 ¿CUÁNDO SE UTILIZAN LOS TERMOCUPLES PARA MEDIR TEMPERATURA? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 67, PÁRRAFO 2.

- A) CUANDO LAS TEMPERATURAS SON SOBRE 500° F.
- B) CUANDO EL FLUJO DE AIRE ES MUY POTENTE.
- C) CUANDO LA VELOCIDAD DE LOS GASES ES MUY ALTA.

52 ¿EN QUÉ CILINDRO DEBE IR INSTALADO EL TERMOCUPLE EN UN MOTOR RECÍPROCO? REF.: ORDER N° JS 312666, PÁGINA 67, PÁRRAFO 3.

- A) EN EL CILINDRO MÁS CALIENTE.
- B) EN CUALQUIER CILINDRO EN LA BUJÍA TRASERA.
- C) EN EL CILINDRO MÁS ALTO.

MOTOR DE TURBINA A GAS SMAF

1 LAS UNIDADES DE CONTROL DE COMBUSTIBLE EN LOS MOTORES DE TURBINA A GAS SON: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 149, PÁRRAFO 7.

- A) HIDROMECAÑICAS Y ELECTRONICAS.
- B) HIDROELÉCTRICAS Y ELECTROMECAÑICAS.
- C) DE SISTEMA SERVO Y SISTEMA ELECTRÓNICO.

2 ¿A QUÉ SE LLAMA "FLEXIBILIDAD DE OPERACIÓN", EN LOS MOTORES DE AERONAVES? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 4, PÁRRAFO 1.

- A) A LA HABILIDAD DE FUNCIONAR SUAVE Y DAR LA PERFORMANCE A CUALQUIER VELOCIDAD.
- B) A LA CAPACIDAD DE ENTREGAR POTENCIA DESDE RALENTÍ A MÁXIMA POTENCIA.
- C) A LA REACCIÓN QUE DEBE TENER EL MOTOR CUANDO SE ACELERA.

3 ¿PARA QUÉ SE UTILIZA EL AIRE SECUNDARIO DE LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 50, PÁRRAFO 2.

- A) PARA ENFRIAR LOS GASES DE COMBUSTIÓN.
- B) PARA AUMENTAR LA COMBUSTIÓN.
- C) PARA PROTEGER LA COMBUSTIÓN.

4 ¿CUÁL ES LA FUNCIÓN CRÍTICA DE LOS RODAMIENTOS PRINCIPALES? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 61, PÁRRAFO 8.

- A) SOPORTAR EL ROTOR PRINCIPAL DEL MOTOR.
- B) SOPORTAR AMBOS EJES DEL MOTOR.
- C) SOPORTAR Y DARLE RIGIDEZ AL ROTOR PRINCIPAL.

5 ¿CUÁL ES EL FACTOR PRIMARIO EN LA PERFORMANCE DE UN MOTOR DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 67, PÁRRAFO 4.

- A) LA EFICIENCIA TÉRMICA.
- B) LA EFICIENCIA MECÁNICA.
- C) LA EFICIENCIA VOLUMÉTRICA.

6 ¿POR QUÉ ES NECESARIO QUE EL FLUJO DE AIRE AL MOTOR DE TURBINA A GAS SEA UNIFORME Y FIJO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 90, PÁRRAFO 1.

- A) PARA EVITAR EL STALL DE COMPRESOR Y EL EXCESO DE TEMPERATURA EN LA TURBINA.
- B) PARA EVITAR EL STALL DE TURBINA.
- C) PARA EVITAR EL STALL DE COMPRESOR.

7 ¿A QUÉ PORCENTAJE DE RPM, APROXIMADAMENTE, DEBE SUBIR O CONECTAR LA PALANCA SHUTOFF DE COMBUSTIBLE, CUANDO ESTÁ HACIENDO PARTIR UN MOTOR DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 163, PÁRRAFO 6.

- A) 16 A 20 %.
- B) 15 A 25 %.
- C) 12 A 16 %.

8 ¿QUÉ CUALIDADES DEBE TENER EL LUBRICANTE DE UN MOTOR DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 301, PÁRRAFO 3.

- A) ALTA VISCOSIDAD PARA TENER BUENA CAPACIDAD DE ARRASTRE.
- B) BAJA VISCOSIDAD PARA PROPORCIONAR UN BUEN FLUJO.
- C) AMBAS RESPUESTAS SON VERDADERAS.

9 ¿QUÉ TIPO DE COLECTOR ES/SON USADO/S EN LOS MOTORES DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 302, PÁRRAFO 3.

- A) HÚMEDO.
- B) SECO.
- C) HÚMEDO Y SECO.

10 EN UN SISTEMA DE LUBRICACIÓN DE CARTER HÚMEDO, ¿QUÉ ELIMINA LA NECESIDAD DE USAR UN RADIADOR DE ACEITE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 302, PÁRRAFO 6.

- A) EL USO DE AIRE ENFRIADOR EN RODAMIENTOS Y TURBINAS.
- B) EL USO DE UN SISTEMA DE LUBRICACIÓN ADICIONAL.
- C) LA VELOCIDAD DE LA AERONAVE.

11 ALGUNAS BOMBAS DE PRESIÓN DE ACEITE LLEVAN INCORPORADA UNA BOMBA: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 304, PÁRRAFO 5.

- A) DE BARRIDO.
- B) SECUNDARIA.
- C) STANDBY DE PRESIÓN.

12 ¿QUÉ ELEMENTO LIMITA LA PRESIÓN EN UNA BOMBA DE ACEITE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 305, PÁRRAFO 2.

- A) UNA VÁLVULA DE ALIVIO.
- B) UN REGULADOR DE PRESIÓN.
- C) LAS RPM DE LA BOMBA.

13 ¿QUÉ TIPOS DE FILTROS SON USADOS EN UN SISTEMA DE LUBRICACIÓN? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 306, PÁRRAFO 4.

- A) DE PAPEL Y DE REJILLA.
- B) SOLAMENTE DE REJILLA.
- C) SOLAMENTE DE PAPEL.

14 CUANDO REMUEVE UN FILTRO DE ACEITE DE REJILLA, PARA EFECTUARLE MANTENIMIENTO, ¿EN QUÉ LO DEBE SUMERGIR? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 311, PÁRRAFO 1.

- A) EN REMOVEDOR DE CARBÓN.
- B) EN UNA SOLUCIÓN DE AGUA Y JABÓN.
- C) EN COMBUSTIBLE DE LA MISMA AERONAVE.

15 ¿QUÉ TEMPERATURA DEBE TENER EL REMOVEDOR, CUANDO SE LAVAN LOS FILTROS DE REJILLA, DE UN SISTEMA DE LUBRICACIÓN? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 311, PÁRRAFO 1.

- A) AMBIENTE.
- B) TIBIO.
- C) CALIENTE.

16 SI EN UN MOTOR DE TURBINA A GAS SE DESARROLLARA UNA MEZCLA DE AIRE-COMBUSTIBLE IDEAL DE 15:1, LA TEMPERATURA INTERNA SOBREPASARÍA LOS: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 322, PÁRRAFO 3.

- A) 4.000 GRADOS F.
- B) 4.000 GRADOS C.
- C) 2.000 GRADOS F.

- 17 ¿DÓNDE EXISTE LA MÁS ALTA TEMPERATURA EN UN MOTOR DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 323, PÁRRAFO 1.
- A) A LA ENTRADA DE LA TURBINA
 - B) DENTRO DE LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN.
 - C) A LA SALIDA DEL COMPRESOR DE ALTA.
- 18 ¿CUÁL ES EL PRIMER PASO PRELIMINAR QUE DEBE EJECUTAR CUANDO VA A REMOVER UN MOTOR DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 375, PÁRRAFO 3.
- A) CONECTAR LA AERONAVE A TIERRA.
 - B) DESCONECTAR LA BATERÍA.
 - C) ABRIR LAS CAPOTAS DEL MOTOR.
- 19 ¿CUÁNTO TIEMPO SE DEBE TENER EN MARCHA UN MOTOR DE TURBINA A GAS PARA AJUSTAR LA UNIDAD DE CONTROL DE COMBUSTIBLE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 380, PÁRRAFO 6.
- A) 5 MINUTOS.
 - B) 10 MINUTOS.
 - C) 0 MINUTOS.
- 20 ¿EN QUÉ SE BASA, O DE QUE DEPENDE EL FUNCIONAMIENTO DE UN SISTEMA TERMOCUPLE DE DETECCIÓN DE INCENDIO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 392, PÁRRAFO 2.
- A) DE LA RAZÓN DE AUMENTO DE TEMPERATURA.
 - B) DE QUE SE PRODUZCAN LLAMAS.
 - C) DE QUE LA TEMPERATURA LLEGUE A UN NIVEL PRE-DETERMINADO.
- 21 ¿CÓMO PUEDEN SER CLASIFICADOS LOS DOS TIPOS MAYORES DE FALLAS DE LOS MOTORES DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 398, PÁRRAFO 1.
- A) TERMODINÁMICAS Y MECÁNICAS.
 - B) PARCIAL Y COMPLETA.
 - C) DE ZONA CALIENTE Y DE ZONA FRÍA.
- 22 ¿CÓMO SON OPERADAS LAS VÁLVULAS DE DESCARGA DE LAS BOTELLAS EXTINTORAS DE LOS MOTORES DE TURBINA A GAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 400, PÁRRAFO 4.
- A) POR CARTUCHOS OPERADOS ELÉCTRICAMENTE.
 - B) POR ACTUACIÓN MANUAL.
 - C) AUTOMÁTICAMENTE CUANDO EL SISTEMA DETECTA INCENDIO.
- 23 ¿CUÁNTAS HORAS APROXIMADAMENTE TIENE DE VIDA DE SERVICIO UN CARTUCHO DE UNA BOTELLA EXTINTORA? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 406, PÁRRAFO 3.
- A) 5.000 HORAS.
 - B) 1.000 HORAS.
 - C) 10.000 HORAS.
- 24 ¿QUÉ SE DEBE HACER CON UN CARTUCHO DESMONTADO DESDE UNA VÁLVULA DE DESCARGA DE UNA BOTELLA EXTINTORA? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 407, PÁRRAFO 1.
- A) NO PUEDE SER USADO EN OTRA VÁLVULA.
 - B) PUEDE SER USADO EN CUALQUIER VÁLVULA.
 - C) DEBE SER DESECHADO.
- 25 ¿QUÉ EFECTO PRODUCE LA ACUMULACIÓN DE POLVO EN LOS ÁLABES DEL COMPRESOR? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 472, PÁRRAFO 7.

- A) REDUCE LA EFICIENCIA AERODINÁMICA.
- B) AUMENTA LA PERFORMANCE DEL MOTOR.
- C) REDUCE LA VELOCIDAD DE ROTACIÓN.

26 ¿QUÉ TIPO DE DAÑO SE PUEDE ACEPTAR EN LOS ÁLABES DE UN COMPRESOR DE FLUJO AXIAL? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 472, PÁRRAFO 13.

- A) DAÑOS MENORES.
- B) NINGÚN TIPO DE DAÑO.
- C) DAÑOS MAYORES, SIEMPRE QUE SE PUEDAN CORREGIR.

MOTOR RECIPROCO SMAF

1 ¿CUÁL ES UNO DE LOS MOTIVOS POR LOS CUALES EL NIVEL DE COMBUSTIBLE, EN UN CARBURADOR DEL TIPO FLOTADOR, DEBE SER MANTENIDO BAJO EL NIVEL DE LOS ORIFICIOS DE LA BOQUILLA DE DESCARGA? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 117, PÁRRAFO 5.

- A) EVITAR FILTRACIÓN DE COMBUSTIBLE POR LA BOQUILLA DE DESCARGA, CUANDO EL MOTOR ESTÁ DETENIDO.
- B) PROPORCIONAR UNA MAYOR CANTIDAD DE FLUJO DE COMBUSTIBLE.
- C) EVITAR FILTRACIÓN DE COMBUSTIBLE CUANDO EL MOTOR ESTÁ FUNCIONANDO.

2 ALGUNA DE LAS CAUSAS PROBABLES DE BAJA POTENCIA O MARCHA IRREGULAR DEL MOTOR PUEDE SER: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 456, PÁRRAFO 3.

- A) MEZCLA DEMASIADO POBRE.
- B) AJUSTE INCORRECTO DEL ACELERADOR.
- C) DEPÓSITO DE PLOMO EN LAS BUJIAS.

3 LA FORMACIÓN DE HIELO EN EL CARBURADOR OCURRE FRECUENTEMENTE EN LOS SISTEMAS EN QUE EL COMBUSTIBLE ES: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 117, PÁRRAFO 1.

- A) INJECTADO DIRECTAMENTE A LOS CILINDROS.
- B) INJECTADO EN EL FLUJO DE AIRE, ANTES DEL ACELERADOR.
- C) INJECTADO EN EL FLUJO DE AIRE, DESPUÉS DEL ACELERADOR.

4 EL CONTROL AUTOMÁTICO DE MEZCLA, ES UNA UNIDAD, CUYO USO ESTÁ GENERALIZADO EN: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 123, PÁRRAFO 3.

- A) CARBURADORES A FLOTADOR CON VENTURI SENCILLO.
- B) CARBURADORES A FLOTADOR CON VENTURI DOBLE.
- C) CARBURADORES DE INYECCIÓN POR PRESIÓN.

5 SI UN MOTOR OPUESTO ARROJA HUMO NEGRO Y LLAMA ROJA POR EL ESCAPE, ESTO INDICA: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 456, PÁRRAFO 3.

- A) QUE LA MEZCLA DEL CARBURADOR ESTÁ DEMASIADO RICA.
- B) QUE EL ENCENDIDO ESTÁ ATRASADO.
- C) QUE LA MEZCLA DEL CARBURADOR ESTÁ DEMASIADO POBRE.

6 EL OBJETIVO DE USAR INYECCIÓN DE AGUA EN UN MOTOR RECÍPROCO ES: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 147, PÁRRAFO 9.

- A) OBTENER MÁS POTENCIA DEL MOTOR.
- B) AUMENTAR LA REFRIGERACIÓN DEL MOTOR.
- C) AUMENTAR LA VIDA DEL MOTOR.

7 ¿QUÉ COMPONENTE DEL CARBURADOR DETERMINA LA CANTIDAD DE COMBUSTIBLE QUE SE ENTREGA AL MÚLTIPLE DE ADMISIÓN? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 113, PÁRRAFO 5.

- A) EL VENTURI (EL AIRE QUE PASA POR ÉL).
- B) LA VÁLVULA ECONOMIZADORA.
- C) EL CONTROL AUTOMÁTICO DE MEZCLA.

8 SI UN MOTOR DE AVIÓN ESTÁ EQUIPADO CON UN CARBURADOR QUE NO ES COMPENSADO PARA LAS VARIACIONES DE ALTURA, LA MEZCLA DE AIRE- COMBUSTIBLE LLEGARÁ A: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 120, PÁRRAFO 4.

- A) EMPOBRECERSE A MEDIDA QUE LA ALTURA AUMENTA.

- B) ENRIQUECERSE A MEDIDA QUE LA ALTURA AUMENTA.
- C) NO PRODUCE VARIACIONES CON LA ALTURA.

9 ¿CUÁLES SON LAS VENTAJAS DEL SISTEMA DE INYECCIÓN DE COMBUSTIBLE DIRECTO SOBRE EL SISTEMA CONVENCIONAL DE CARBURADORES? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 136, PÁRRAFO 3.

- A) TIENE MENOS POSIBILIDADES DE FORMACIÓN DE HIELO Y RESPONDE MEJOR A LA ACELERACIÓN.
- B) MEJORA LA DISTRIBUCIÓN DEL COMBUSTIBLE.
- C) USA UNIDADES CONSIDERABLEMENTE MÁS CHICAS.

10 ¿QUÉ DETERMINA LA DESCARGA DEL COMBUSTIBLE, EN UN CARBURADOR DE INYECCIÓN TÍPICO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 123, PÁRRAFO 2.

- A) UNA DISMINUCIÓN EN LA PRESIÓN DEL MÚLTIPLE, QUE OCURRE CUANDO LA VÁLVULA DEL ACELERADOR ES ABIERTA.
- B) UN AUMENTO DE LA PRESIÓN EN EL MÚLTIPLE, QUE SE ORIGINA CUANDO LA VÁLVULA DEL ACELERADOR ES ABIERTA.
- C) LA DIFERENCIA DE PRESIÓN ENTRE EL DUCTO DE AIRE Y LA GARGANTA DEL VENTURI.

11 AL EFECTUAR UN CHEQUEO DE MOTOR EN TIERRA, EL CONTROL DE MEZCLA DEBERÁ ESTAR EN: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 438, PÁRRAFO 5.

- A) MEZCLA POBRE.
- B) POSICIÓN INTERMEDIA.
- C) MEZCLA RICA.

12 LA FUNCION PRINCIPAL DEL CARBURADOR ES: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 113, PÁRRAFO 4.

- A) MEDIR EL FLUJO DE AIRE Y REGULAR LA CANTIDAD DE COMBUSTIBLE ENTREGADO A ESE FLUJO.
- B) ATOMIZAR EL COMBUSTIBLE.
- C) SUMINISTRAR UNA MEZCLA CORRECTA DE AIRE- COMBUSTIBLE A TODAS LAS VELOCIDADES DEL MOTOR.

13 CUANDO INSTALA UN CARBURADOR QUE USA DIAFRAGMAS, DEBE EFECTUAR EL PROCEDIMIENTO DE LLENADO DE COMBUSTIBLE DE ESTE, Y MANTENER EL COMBUSTIBLE POR UN MÍNIMO DE: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 143, PÁRRAFO 9.

- A) 8 HORAS.
- B) 12 HORAS.
- C) 24 HORAS.

14 ¿CUÁL, DE LO SIGUIENTE, DESCRIBE MEJOR LA FUNCIÓN DEL CONTROL DE MEZCLA AUTOMÁTICO DEL CARBURADOR DE INYECCIÓN A PRESIÓN? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 128, PÁRRAFO 1.

- A) REGULA LA PRESIÓN DEL AIRE EN EL VENTURI Y LA DESCARGA DE COMBUSTIBLE.
- B) A MEDIDA QUE EL AVIÓN ASCIENDE REDUCE LA PRESIÓN DE COMBUSTIBLE PARA COMPENSAR LA FALTA DE AIRE.
- C) A MEDIDA QUE EL AVIÓN ASCIENDE REDUCE EL FLUJO DE COMBUSTIBLE PARA COMPENSAR LA FALTA DE AIRE.

15 EN UN CARBURADOR TIPO FLOTADOR, EL NIVEL DEL COMBUSTIBLE EN LA CÁMARA DEL FLOTADOR SE MANTIENE CASI CONSTANTE POR MEDIO DE: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 117, PÁRRAFO 6.

- A) UNA VÁLVULA DE AGUJA OPERADA POR EL FLOTADOR Y SU ASIENTO.
- B) UNA VÁLVULA DE AGUJA Y EL PROPIO FLOTADOR.
- C) EL FLOTADOR Y UNA VÁLVULA BYPASS DE AGUJA.

- 16 ¿QUÉ COMPONENTE DEL CARBURADOR LIMITA EL FLUJO DE AIRE HACIA EL MOTOR, CON EL ACELERADOR TOTALMENTE ABIERTO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 118, PÁRRAFO 1.
- A) LA VÁLVULA DEL ACELERADOR.
 - B) EL MÚLTIPLE DE ADMISIÓN.
 - C) EL VENTURI.
- 17 LA PROPIEDAD MÁS IMPORTANTE DEL ACEITE, EN LA OPERACIÓN DE UN MOTOR RECÍPROCO, ES: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 285, PÁRRAFO 3.
- A) SU VISCOSIDAD.
 - B) SU FLUIDEZ.
 - C) SU VOLÚMEN.
- 18 LA EFICIENCIA TÉRMICA DE LOS MOTORES RECÍPROCOS ES SOLAMENTE UN: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 57, PÁRRAFO 5.
- A) 34 %.
 - B) 43 %.
 - C) 75 %.
- 19 PARA PREVENIR BLOQUEOS DE VAPOR EN LÍNEAS DE COMBUSTIBLE, A ALTA ALTITUD, ALGUNOS AVIONES ESTÁN EQUIPADOS CON: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 109, PÁRRAFO 7.
- A) CARBURADORES DEL TIPO INYECCIÓN DIRECTA.
 - B) BOMBAS REFORZADORAS (BOOSTER PUMPS).
 - C) RESISTENCIA DE VAPOR.
- 20 ¿CUÁL ES EL PRINCIPAL FLUÍDO USADO PARA LA PROPULSIÓN DE CUALQUIER MOTOR? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 1, PÁRRAFO 3.
- A) AIRE.
 - B) PETRÓLEO.
 - C) GASOLINA.
- 21 ¿CUÁL ES EL PARÁMETRO BÁSICO PARA DEFINIR LA ECONOMIA DE COMBUSTIBLE DE UN MOTOR? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 3, PÁRRAFO 1.
- A) FLUJÓMETRO.
 - B) CONSUMO DE COMBUSTIBLE ESPECÍFICO.
 - C) CONSUMO DE COMBUSTIBLE EQUIVALENTE.
- 22 ¿A QUÉ SE LLAMA "FLEXIBILIDAD DE OPERACIÓN" EN LOS MOTORES DE AERONAVES? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 4, PÁRRAFO 1.
- A) A LA REACCIÓN QUE DEBE TENER EL MOTOR AL ACELERARLO.
 - B) A LA CAPACIDAD DE ENTREGAR POTENCIA DESDE RALENTI HASTA MÁXIMA POTENCIA.
 - C) A LA HABILIDAD DE FUNCIONAR SUAVE Y DAR LA PERFORMANCE A CUALQUIER VELOCIDAD.
- 23 ¿DE QUÉ MATERIAL ES CONSTRUIDO EL CARTER, EN UN MOTOR DE ALTA POTENCIA? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 6, PÁRRAFO 2.
- A) ACERO FORJADO.
 - B) ALUMINIO FUNDIDO.
 - C) DURALUMINIO.
- 24 ¿QUÉ EFECTO PODRÍA CAUSAR EN EL MOTOR LA EXCESIVA VIBRACIÓN DE ESTE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 12, PÁRRAFO 5.

- A) DESGASTE RÁPIDO DE LAS PARTES MÓVILES.
- B) FATIGA EN LA BASE DE LOS CILINDROS.
- C) DESCABEZAMIENTO DE LOS CILINDROS INFERIORES.

25 ¿QUÉ TIPO DE PASADOR DE PISTÓN SE UTILIZA EN MOTORES DE AERONAVES MODERNAS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 15, PÁRRAFO 9.

- A) RÍGIDO.
- B) FLOTANTE.
- C) SEMI-RÍGIDO.

26 EN UN MOTOR, EL ORDEN DE ENCENDIDO ESTÁ DISEÑADO PARA PROPORCIONAR: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 19, PÁRRAFO 2.

- A) BALANCE Y ELIMINAR VIBRACIÓN.
- B) SUAVIDAD Y ELIMINAR VIBRACIÓN HASTA DONDE SEA POSIBLE.
- C) ELIMINAR VIBRACIÓN.

27 ¿DE QUÉ DEPENDE LA CANTIDAD DE MEZCLA QUE ENTRA AL CILINDRO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 29, PÁRRAFO 2.

- A) DE LA ABERTURA DE LA VÁLVULA DE ADMISIÓN.
- B) DE LA ABERTURA DEL ACELERADOR.
- C) DE LA VELOCIDAD DEL MOTOR.

28 ¿POR QUÉ MOTIVO EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO DEBE CONOCER SOBRE LA FORMACIÓN DE HIELO EN EL SISTEMA DE INDUCCIÓN? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 73, PÁRRAFO 2.

- A) PORQUE DEBE CORREGIR LAS NOVEDADES DEL VUELO.
- B) PORQUE EL HIELO AFECTA LA PERFORMANCE DEL MOTOR.
- C) PORQUE EL HIELO PUEDE TRABAR EL ACELERADOR.

29 ¿QUÉ FALLA PODRÍA ESTAR RELACIONADA CON EL SISTEMA DE INDUCCIÓN CUANDO EL MOTOR NO PARTE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 74, PÁRRAFO 8.

- A) FILTRACIÓN O PÉRDIDA DE AIRE.
- B) HIELO EN EL CARBURADOR.
- C) BOMBA DE COMBUSTIBLE INOPERATIVA.

30 ¿QUÉ SE DEBE HACER DESPUÉS QUE SE HA INSTALADO EL SISTEMA DE ESCAPE DE UN MOTOR? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 99, PÁRRAFO 1.

- A) CALENTAR EL MOTOR A TEMPERATURAS NORMALES, DETENERLO E INSPECCIONAR EL SISTEMA DE ESCAPE POR FILTRACIONES DE GASES.
- B) CALENTAR EL MOTOR A TEMPERATURAS NORMALES, DETENERLO E INSPECCIONAR EL SISTEMA DE ADMISIÓN POR SEÑALES DE ESCAPE.
- C) AUTORIZARLO PARA VUELO, AL REGRESO INSPECCIONAR EL SISTEMA DE ESCAPE POR FILTRACIONES DE GASES DE ESCAPE.

31 ¿QUÉ SUCEDERÁ SI SE AGREGA MÁS COMBUSTIBLE A UNA CANTIDAD DE AIRE DADA? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 112, PÁRRAFO 3.

- A) HABRÁ CAMBIOS EN LA POTENCIA Y LA TEMPERATURA.
- B) HABRÁ CAMBIOS EN LA TEMPERATURA, LA POTENCIA PERMANECE INALTERABLE.
- C) HABRÁ CAMBIOS EN LA POTENCIA, LA TEMPERATURA PERMANECE INALTERABLE.

- 32 ¿QUÉ SUCEDE CUANDO EL SWITCH DE IGNICIÓN ESTÁ EN LA POSICIÓN "OFF"? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 184, PÁRRAFO 4.
- A) EL CIRCUITO SE CIERRA, A TRAVÉS DEL SWITCH A TIERRA.
 - B) EL CIRCUITO SE ABRE.
 - C) EL CIRCUITO SE CIERRA, A TRAVÉS DEL MAGNETO A TIERRA.
- 33 ¿CUÁNDO SE DICE QUE EL SISTEMA DE IGNICIÓN ESTÁ "FUERA DE TIEMPO" (OUT OF TIME)? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 196, PÁRRAFO 8.
- A) CUANDO LA CHISPA SALTA EN EL CILINDRO UNO ANTES DE LOS GRADOS DE AVANCE DETERMINADOS.
 - B) CUANDO LOS PLATINOS ABREN EN EL LÓBULO DEL CÁMION N° 1.
 - C) CUANDO EL ROTOR DEL DISTRIBUIDOR ESTÁ ALINEADO CON EL ELECTRODO PARA SERVIR AL CILINDRO N° 1.
- 34 ¿QUÉ PRESIÓN, APROXIMADAMENTE, DEBE SOPORTAR UNA BUJÍA? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 195, PÁRRAFO 6.
- A) 2.000 PSI.
 - B) 1.000 PSI.
 - C) 1.500 PSI.
- 35 ¿CUÁL ES EL MÍNIMO DE SUPERFICIE DE CONTACTO QUE DEBEN TENER LOS PLATINOS CUANDO HAN SIDO REPARADOS? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 223, PÁRRAFO 1.
- A) 1/3.
 - B) 1/4.
 - C) 2/3.
- 36 ¿QUÉ TIPO DE CABLES DE ARNES DE ENCENDIDO ES EL MÁS UTILIZADO EN LA ACTUALIDAD? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 224, PÁRRAFO 4.
- A) EL DE ACERO INOXIDABLE DE 7 ALAMBRES.
 - B) EL DE COBRE DE 19 ALAMBRES.
 - C) EL DE COBRE Y ACERO INOXIDABLE DE 10 ALAMBRES.
- 37 ¿CUÁL ES LA FALLA MÁS DIFÍCIL DE DETECTAR EN UN HARNES DE ENCENDIDO DE ALTA TENSIÓN? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 224, PÁRRAFO 4.
- A) LA FILTRACIÓN DE ALTO VOLTAJE.
 - B) EL CORTE DE UN CABLE.
 - C) LA FALTA DE UN RESORTE TERMINAL.
- 38 ¿QUÉ RELACIÓN DEBE EXISTIR ENTRE LA CANTIDAD DE ACEITE DEL MOTOR Y LA CAPACIDAD MÁXIMA DE COMBUSTIBLE DE LA AERONAVE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 286, PÁRRAFO 9.
- A) SIEMPRE DEBE HABER COMBUSTIBLE PARA DILUIR EL ACEITE EN TIEMPO FRÍO.
 - B) LA CANTIDAD DE ACEITE DEBE SER MÁS QUE SUFICIENTE PARA ALIMENTAR EL MOTOR HASTA QUE SE AGOTE EL COMBUSTIBLE.
 - C) NINGUNA RELACIÓN, BASTA QUE SE ALIMENTE EL MOTOR CON SUFICIENTE ACEITE.
- 39 ¿CÓMO SE VENTILA AL EXTERIOR EL ESTANQUE DE ACEITE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 287, PÁRRAFO 1.
- A) INDIRECTAMENTE A TRAVÉS DE LOS RESPIRADEROS DEL CARTER.
 - B) DIRECTAMENTE POR LA MANGUERA DE VENTILACIÓN.
 - C) NO SE VENTILA YA QUE TIENE UN ESPACIO PARA EXPANSIÓN.

- 40 ¿CUÁL ES EL BENEFICIO QUE LOGRAN LOS SISTEMAS DE LUBRICACIÓN CON UN ESTANQUE (HOPPER TANK) INSERTADO DENTRO DEL ESTANQUE DE ACEITE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 287, PÁRRAFO 3.
- A) MAYOR CAPACIDAD DE ALMACENAJE DE ACEITE, POR TENER DOS ESTANQUES.
 - B) CALENTAMIENTO DEL ACEITE MÁS RÁPIDO DURANTE LA PARTIDA DEL MOTOR.
 - C) DILUICIÓN DEL ACEITE MÁS PAREJO EN TODO EL ACEITE CONTENIDO EN EL ESTANQUE.
- 41 ¿QUÉ VÁLVULA LIMITA LA PRESIÓN EN EL SISTEMA DE ACEITE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 289, PÁRRAFO 3.
- A) LA VÁLVULA DE ALIVIO.
 - B) LA VÁLVULA REGULADORA DE PRESIÓN.
 - C) LA VÁLVULA BYPASS.
- 42 ¿DÓNDE ESTÁ EL BULBO DE TEMPERATURA DE ACEITE, EN UN SISTEMA DE COLECTOR SECO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 290, PÁRRAFO 3.
- A) EN LA LÍNEA QUE VA ENTRE EL ESTANQUE DE ACEITE Y EL MOTOR.
 - B) EN LA LÍNEA QUE VA ENTRE EL RADIADOR DE ACEITE Y EL ESTANQUE.
 - C) EN LA LÍNEA QUE VA ENTRE EL MOTOR Y EL RADIADOR DE ACEITE.
- 43 ¿A QUÉ SE DENOMINA, ÁREA DE LAS ALETAS DE REFRIGERACIÓN, EN UN CILINDRO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 319, PÁRRAFO 5.
- A) A EL ÁREA DE LAS DOS CARAS DE CADA ALETA.
 - B) A LA CANTIDAD DE ALETAS.
 - C) A EL ÁREA DE UNA CARA DE CADA ALETA.
- 44 ¿A QUÉ SE LLAMA "DETENCIÓN BRUSCA" DE UN MOTOR? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 359, PÁRRAFO 6.
- A) A UN AGRIPAMIENTO O GOLPES DE LA HÉLICE, CON OBJETOS DUROS.
 - B) A UN AGRIPAMIENTO O CUANDO LA HÉLICE GOLPEA OBJETOS Y EL MOTOR SE DETIENE EN MENOS DE UNA REVOLUCIÓN COMPLETA DE LA HÉLICE.
 - C) CUANDO LA HÉLICE GOLPEA OBJETOS DUROS Y EL MOTOR SE DETIENE RÁPIDAMENTE.
- 45 ¿QUÉ PARTES DEL MOTOR PUEDEN RESULTAR DAÑADAS EN UNA DETENCIÓN BRUSCA? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 359, PÁRRAFO 6.
- A) DESALINEAMIENTO DEL CIGUEÑAL.
 - B) PISTONES QUEBRADOS.
 - C) CILINDROS QUEBRADOS.
- 46 ¿A LAS CUÁNTAS HORAS DE VUELO DEBE REVISAR LOS FILTROS DE ACEITE, SI DESPUÉS DE UNA INSPECCIÓN DE FILTROS POR REDUCCIÓN DE VELOCIDAD BRUSCA, NO APARECEN MUESTRA DE METAL? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 360, PÁRRAFO 3.
- A) A LAS 10 HORAS.
 - B) A LAS 20 HORAS.
 - C) A LAS 5 HORAS.
- 47 ¿CUÁL ES LA RAZÓN DE HACER EL PRE-LUBRICADO (PRE-OILED) A UN MOTOR NUEVO U OVERHAULEADO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 372, PÁRRAFO 8.
- A) EVITAR DAÑOS A LOS RODAMIENTOS.
 - B) EVITAR AGRIPAMIENTO A LOS ANILLOS DE LOS PISTONES.
 - C) EVITAR AGRIPAMIENTO DE LOS EJES DE LAS VÁLVULAS.
- 48 ¿DE QUÉ DEPENDE EL TIPO DE PROCEDIMIENTO DE PRESERVACIÓN QUE SE DEBE EFECTUAR A UN MOTOR RECÍPROCO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 386, PÁRRAFO 2.

- A) DEL PERÍODO QUE VA A ESTAR SIN FUNCIONAR.
- B) DEL TIPO DE PRESERVANTE QUE SE VA A UTILIZAR.
- C) DEL LUGAR DONDE SE VA A ALMACENAR EL MOTOR O GUARDAR LA AERONAVE.

49 UNA MEZCLA DE COMPONENTE PREVENTIVO DE CORROSIÓN LIVIANA SE DEBE USAR CUANDO EL MOTOR VA HA SER PRESERVADO POR UN PERÍODO: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 386, PÁRRAFO 4.

- A) INFERIOR A 30 DÍAS.
- B) SUPERIOR A 30 DÍAS.
- C) DE ENTRE 60 Y 90 DÍAS.

50 ¿EN QUÉ SE BASA, O DE QUE DEPENDE EL FUNCIONAMIENTO DE UN SISTEMA DETECTOR DE INCENDIO DE TIPO TERMOCUPLE? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 392, PÁRRAFO 2.

- A) DE LA RAZÓN DE AUMENTO DE TEMPERATURA.
- B) DE QUE SE PRODUZCAN LLAMAS.
- C) DE QUE LA TEMPERATURA ALCANCE UN VALOR PREDETERMINADO.

51 ¿CUÁNTAS HORAS APROXIMADAMENTE TIENE DE VIDA ÚTIL UN CARTUCHO DE BOTELLA EXTINTORA? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 406, PÁRRAFO 3.

- A) 5.000 HORAS.
- B) 1.000 HORAS.
- C) 10.000 HORAS.

52 ¿QUÉ DEBE HACER CON UN CARTUCHO REMOVIDO DESDE UNA VÁLVULA DE DESCARGA DE UNA BOTELLA EXTINTORA? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 407, PÁRRAFO 1.

- A) NO DEBE USARSE EN OTRA VÁLVULA.
- B) PUEDE SER USADO EN CUALQUIER VÁLVULA.
- C) DEBE SER DESECHADO.

53 EN UN OVERHAUL, TODOS LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD DEBEN/PUEDEN SER: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 412, PÁRRAFO 1.

- A) RE-UTILIZADOS, SI ESTÁN EN BUENAS CONDICIONES.
- B) REEMPLAZADOS.
- C) DEPENDE DE LOS COSTOS DE LOS ELEMENTOS.

54 ¿QUÉ INCLUYE EL TÉRMINO "INSTRUMENTOS DE MOTOR"? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 436, PÁRRAFO 7.

- A) LOS INSTRUMENTOS REQUERIDOS PARA MEDIR E INDICAR EL FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR.
- B) TODOS LOS INSTRUMENTOS QUE TIENE LA AERONAVE.
- C) INDICADOR DE RPM, PRESIÓN DE CARGA, PRESIONES Y TEMPERATURAS.

55 ¿EN CUÁNTOS SEGUNDOS DEBE HABER INDICACIÓN DE PRESIÓN DE ACEITE CUANDO HACE PARTIR UN MOTOR? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 437, PÁRRAFO 3.

- A) EN 60 SEGUNDOS.
- B) EN 30 SEGUNDOS.
- C) INMEDIATAMENTE.

56 ¿CÓMO SE ELIMINA UN BLOQUEO HIDRÁULICO EN UN MOTOR RADIAL? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 458, PÁRRAFO 3.

- A) GIRANDO EL MOTOR CON EL MOTOR DE PARTIDA.
- B) SACANDO TODAS LAS BUJÍAS Y GIRANDO EL MOTOR CON EL MOTOR DE PARTIDA.
- C) SACANDO UNA BUJÍA DE LOS CILINDROS INFERIORES Y GIRANDO LA HÉLICE.

57 DURANTE EL CHEQUEO DE PRESIÓN DIFERENCIAL EN UN CILINDRO, EL CILINDRO PERFECTO ES AQUEL QUE: REF.: AC 65-12A, PÁGINA 460, PÁRRAFO 2.

- A) NO TIENE FILTRACIÓN.
- B) TIENE UNA PEQUEÑA FILTRACIÓN.
- C) PIERDE LA PRESIÓN EN MÁS DE 10 MINUTOS.

58 ¿QUÉ DEBE VERIFICAR CUANDO INSTALA UN PISTÓN NUEVO? REF.: AC 65-12A, PÁGINA 463, PÁRRAFO 11.

- A) QUE AL INSTALARLO EL NÚMERO ESTAMPADO QUEDE HACIA EL FRENTE DEL MOTOR.
- B) QUE AL INSTALARLO EL NÚMERO ESTAMPADO QUEDE HACIA LA PARTE TRASERA DEL MOTOR.
- C) QUE LA ABERTURA DE LOS ANILLOS ESTÉ ALINEADA.

NAVEGACION Y COMUNICACION SMAF

1 ¿CÓMO PUEDEN SER UTILIZADAS LAS RADIOS DE LAS AERONAVES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 519, PÁRRAFO 1.

- A) COMO AYUDA A LA NAVEGACIÓN.
- B) COMO EQUIPOS DE EMERGENCIA.
- C) COMO EQUIPOS DE NAVEGACIÓN.

2 ¿EN QUÉ ESTÁ DIVIDIDO EL ESPECTRO ELECTROMAGNÉTICO RADIAL? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 520, PÁRRAFO 3.

- A) EN BANDAS DE FRECUENCIA.
- B) EN ONDAS DE RECEPCIÓN-TRANSMISIÓN.
- C) EN BANDAS DE VOLTAJE.

3 ¿QUÉ SE LOGRA CON EQUIPOS TRANSMISORES DE GRAN POTENCIA DE SALIDA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 521, PÁRRAFO 1.

- A) QUE A MAYOR POTENCIA LA SEÑAL PUEDE SER RECIBIDA MÁS LEJOS.
- B) QUE A MAYOR POTENCIA LA SEÑAL PUEDE SER RECIBIDA CON MAYOR CLARIDAD.
- C) QUE A MAYOR POTENCIA LA SEÑAL PUEDE SER RECIBIDA CON EQUIPOS DE MENOR TAMAÑO.

4 ¿QUÉ POTENCIA DE SALIDA TIENEN, GENERALMENTE, LOS TRANSMISORES VHF DE AERONAVES PEQUEÑAS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 521, PÁRRAFO 1.

- A) 1 A 30 WATTS.
- B) 20 A 30 WATTS.
- C) 10 A 20 WATTS.

5 ¿SI UN CIRCUITO DESMODULADOR ES SENSIBLE A LOS CAMBIOS DE AMPLITUD ES LLAMADO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 521, PÁRRAFO 5.

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

6 ¿QUÉ INTERCEPTA UNA ANTENA RECEPTORA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 521, PÁRRAFO 8.

- A) LAS ONDAS ELECTROMAGNÉTICAS QUE ESTÁN PRESENTE EN EL AIRE.
- B) LAS VIBRACIONES QUE ESTÁN PRESENTE EN EL AIRE.
- C) LAS ONDAS DE CHOQUE QUE VIAJAN POR LA ATMÓSFERA.

7 ¿QUÉ CAMBIO PRODUCE UN DINAMOTOR? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 522, PÁRRAFO 4.

- A) CAMBIA BAJO VOLTAJE EN UN VALOR MÁS ALTO.
- B) CAMBIA BAJA FRECUENCIA EN UNA MÁS ALTA.
- C) CAMBIA BAJO AMPERAJE EN UN VALOR MÁS ALTO.

8 ¿EN QUÉ CONSISTE UN INVERSOR COMÚN? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 522, PÁRRAFO 5.

- A) EN UN GENERADOR A.C. MOVIDO POR UN MOTOR D.C.
- B) EN UN GENERADOR D.C. MOVIDO POR UN MOTOR A.C.
- C) EN UN GENERADOR A.C. MOVIDO POR UN MOTOR A.C.

9 TEORICAMENTE, ¿QUÉ DETERMINA EL RANGO DE CONTACTO DE UN EQUIPO VHF? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 522, PÁRRAFO 10.

- A) LA ALTURA DE LA ANTENA TRANSMISORA-RECEPTORA.

- B) EL DIÁMETRO DE LA ANTENA TRANSMISORA-RECEPTORA.
- C) LA DIRECCIÓN DE ORIENTACIÓN DE LA ANTENA TRANSMISORA-RECEPTORA.

10 ¿DE QUÉ CONSISTE UN EQUIPO VOR? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 524, PÁRRAFO 7.

- A) DE RECEPTOR, INDICADOR VISUAL, ANTENAS Y FUENTE DE PODER.
- B) DE TRANSMISOR-RECEPTOR, INDICADOR VISUAL, ANTENA Y FUENTE DE PODER.
- C) DE RECEPTOR, ANTENA Y FUENTE DE PODER.

11 ¿QUÉ DEBE HACER CUANDO EL CHEQUEO OPERACIONAL DE UN EQUIPO VOR ES INSATISFACTORIO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 525, PÁRRAFO 4.

- A) ENVIAR A CALIBRAR EL RECEPTOR Y LOS INSTRUMENTOS ASOCIADOS.
- B) CALIBRAR EN LA AERONAVE EL RECEPTOR Y LOS INSTRUMENTOS ASOCIADOS.
- C) CAMBIAR TODOS LOS EQUIPOS.

12 ¿A QUÉ DISTANCIA EL ERROR DE INCLINACIÓN DEL EQUIPO DME ES DESPRECIABLE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 528, PÁRRAFO 2.

- A) ENTRE 30 Y 60 MILLAS NÁUTICAS.
- B) CUANDO LA AERONAVE ESTÁ MUY CERCA DE LA ESTACIÓN TRANSMISORA.
- C) SOBRE LAS 100 MILLAS NÁUTICAS.

13 ¿EN QUÉ POSICIÓN LA ANTENA LOOP DEL ADF RECIBE LA SEÑAL CON LA MAYOR FUERZA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 529, PÁRRAFO 4.

- A) PARALELA CON LA ANTENA TRANSMISORA.
- B) PERPENDICULAR CON LA ANTENA TRANSMISORA.
- C) A 90 GRADOS DE LA ANTENA TRANSMISORA.

14 ¿CÓMO DA LAS INDICACIONES DE ALTITUD, VELOCIDAD Y RUMBO UN EQUIPO INERCIAL? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 531, PÁRRAFO 3.

- A) MIDIENDO LA ACELERACIÓN DE LA AERONAVE.
- B) COMPARANDO LA UBICACIÓN DEL AEROPUERTO DE SALIDA CON LA POSICIÓN ACTUAL DE LA AERONAVE.
- C) INGRESÁNDOLE LAS SEÑALES DE RADIO DE LAS ESTACIONES VOR.

15 EL RADAR ES UN SISTEMA ELECTRÓNICO QUE USA UNA TRANSMISIÓN DE PULSO PARA RECIBIR: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 532, PÁRRAFO 2.

- A) UNA SEÑAL REFLEJADA DESDE UN OBJETIVO.
- B) UNA SEÑAL AUDIBLE DESDE UN OBJETIVO.
- C) UNA SEÑAL CÍCLICA DESDE UN OBJETIVO.

16 ¿SOBRE QUÉ OBJETOS PUEDE INDICAR LA ALTITUD UN RADIO ALTÍMETRO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 533, PÁRRAFO 1.

- A) SOBRE CUALQUIER OBJETO.
- B) SOLAMENTE SOBRE TIERRA.
- C) SOLAMENTE SOBRE OBJETOS SÓLIDOS.

17 ¿CUÁNDO DEBEN SER REEMPLAZADAS O RECARGADAS LAS BATERÍAS DE LOS TRANSMISORES DE UBICACIÓN DE EMERGENCIA (ELT)? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 534, PÁRRAFO 3.

- A) CUANDO A TRANSCURRIDO EL 50% DE SU VIDA ÚTIL.
- B) CUANDO A TRANSCURRIDO EL 75% DE SU VIDA ÚTIL.
- C) CUANDO A TRANSCURRIDO EL 100% DE SU VIDA ÚTIL.

18 ¿POR QUÉ DEBE SER PLANIFICADA CADA INSTALACIÓN DE EQUIPOS DE RADIO NUEVOS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 534, PÁRRAFO 10.

- A) PARA PERMITIR FÁCIL ACCESO PARA INSPECCIÓN, MANTENIMIENTO Y CAMBIO DE UNIDAD.
- B) PARA QUE NO INTERFIERA CON EL RESTO DE LOS EQUIPOS DE RADIO.
- C) PARA QUE LA AERONAVE QUEDE EN PERFECTO BALANCE.

19 ¿QUÉ UBICACIÓN DEBE CONSIDERAR PRIMERO, PARA LA INSTALACIÓN DE UN NUEVO EQUIPO DE RADIO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 534, PÁRRAFO 11.

- A) LA DISEÑADA POR EL FABRICANTE DE LA ESTRUCTURA.
- B) LA QUE LE PERMITA USAR EL MENOR TIPO DE EQUIPO ACCESORIO.
- C) LA QUE ESTÉ MÁS CERCA DE LA FUENTE DE PODER.

20 ¿QUÉ DEBE INSTALAR, SI LA SEPARACIÓN QUE DEBE EXISTIR ENTRE UN EQUIPO DE RADIO Y SU CABLERÍA, Y LAS LÍNEAS DE COMBUSTIBLE, ES IMPRACTICABLE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 535, PÁRRAFO 4.

- A) DEFLECTORES O CUBIERTAS PERIFÉRICAS.
- B) UN SISTEMA DE EXTINCIÓN DE FUEGO.
- C) DEFLECTORES Y DETECTORES.

21 SI LA ALTA TEMPERATURA ES UN PROBLEMA EN LOS EQUIPOS DE RADIO ¿QUÉ ELEMENTOS PUEDE INSTALAR PARA CREAR UN FLUJO DE AIRE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 535, PÁRRAFO 5.

- A) UN VENTILADOR O UN VENTURI.
- B) UNA ABERTURA CONTROLABLE CERCA DEL EQUIPO.
- C) UNA MANGUERA QUE LLEVE AIRE DE IMPACTO.

PROTECCION DE HIELO Y LLUVIA SMAF

1 ¿CUÁL, DE LA SIGUIENTE INDICACIÓN, OCURRE DURANTE UN CHEQUEO OPERACIONAL NORMAL DE UN SISTEMA ANTIHIELO NEUMÁTICO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 291, PÁRRAFO 10.

- A) LECTURA FIJA EN LA PRESIÓN E INDICADORES DE VACÍO.
- B) LECTURA FIJA EN EL INDICADOR DE PRESIÓN Y LECTURA FLUCTUANTE EN EL INDICADOR DE VACÍO.
- C) LECTURA FLUCTUANTE EN EL INDICADOR DE PRESIÓN Y LECTURA FIJA EN EL INDICADOR DE VACÍO.

2 ¿CUÁL ES UNA DE LAS VENTAJAS DE UNA BOTA ANTIHIELO PEGADA A LA SUPERFICIE Y ACHAFLANADA HACIA ATRÁS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 287, PÁRRAFO 4.

- A) PROVEE MAYOR SUAVIDAD AL FLUJO DE AIRE.
- B) REDUCE LA ELECTRICIDAD ESTÁTICA.
- C) OCUPA MENOS AIRE PARA OPERAR EL SISTEMA.

3 ¿CUÁLES SON LAS CONDICIONES PARA QUE SE FORME HIELO EN UNA AERONAVE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 285, PÁRRAFO 3.

- A) HUMEDAD VISIBLE Y TEMPERATURA CERCA O BAJO EL PUNTO DE CONGELAMIENTO.
- B) HUMEDAD VISIBLE Y TEMPERATURA BAJO EL PUNTO DE CONGELAMIENTO.
- C) ALTA HUMEDAD SIN IMPORTAR LA TEMPERATURA.

4 ¿QUÉ CARACTERÍSTICA TIENE UN EQUIPO DESHIELADOR? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 286, PÁRRAFO 4.

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

5 UNA BOMBA DE VACÍO LUBRICADA, USADA PARA UN SISTEMA DESHIELADOR, DEBE TENER UN/UNA: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 290, PÁRRAFO 1.

- A) SEPARADOR DE ACEITE.
- B) REGULADOR DE PRESIÓN.
- C) VÁLVULA DE DISTRIBUCIÓN.

6 ¿CUÁL, ES UNA DE LAS DESVENTAJAS, DE UN SISTEMA DE BOTAS ANTIHIELO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 292, PÁRRAFO 11.

- A) CUANDO ESTÁ EN USO REDUCE NOTABLEMENTE LA POTENCIA DEL MOTOR.
- B) NECESITA BOMBAS ADICIONALES CONECTADAS AL MOTOR.
- C) PRODUCE DISTURBIOS AL FLUJO DE AIRE CUANDO FUNCIONA.

7 UN SISTEMA ANTIHIELO TÉRMICO PUEDE UTILIZAR AIRE CALIENTE DESDE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 293, PÁRRAFO 2.

- A) EL COMPRESOR - AIRE CALENTADO CON LOS GASES DE ESCAPE - CALENTADORES DE COMBUSTIÓN.
- B) AIRE DE IMPACTO - AIRE DE LA TURBINA - AIRE DEL COMPRESOR.
- C) CALENTADORES DE COMBUSTIÓN - AIRE DEL ESCAPE DEL MOTOR - CALENTADORES ELÉCTRICOS.

8 ¿QUÉ AFECTA DRÁSTICAMENTE EN UNA AERONAVE EL HIELO, LA NIEVE O LA ESCARCHA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 285, PÁRRAFO 4.

- A) SU POTENCIA.
- B) SU AERODINÁMICA.
- C) SU PERFORMANCE.

PROTECCION DE INCENDIO SMAF

1 ¿QUÉ OCURRE CUANDO UN DETECTOR VISUAL DE HUMO ES ACTIVADO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 431, PÁRRAFO 4.

- A) AUTOMÁTICAMENTE SE ILUMINARÁ UNA AMPOLLETA DENTRO DEL INDICADOR.
- B) AUTOMÁTICAMENTE SONARÁ UNA CAMPANA DE ALARMA DENTRO DEL INDICADOR.
- C) AUTOMÁTICAMENTE SE APAGARÁ UNA AMPOLLETA DENTRO DEL INDICADOR.

2 SI EL CARTUCHO DE UN EXTINTOR DE INCENDIO ES SACADO DESDE LA VÁLVULA DE DESCARGA POR CUALQUIER RAZÓN: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 426, PÁRRAFO 5.

- A) ES RECOMENDADO QUE EL CARTUCHO SEA USADO SOLAMENTE EN EL CONJUNTO DE LA VÁLVULA DE DESCARGA ORIGINAL.
- B) PUEDE SER USADO EN OTRO CONJUNTO DE VÁLVULA DE DESCARGA.
- C) DEBE SER CHEQUEADO ELÉCTRICAMENTE.

3 ¿CUÁNDO SE EMPLEA UN SISTEMA DETECTOR DE INCENDIO DE SWITCH TÉRMICO, LAS LUCES INDICADORAS Y LOS SWITCHES TÉRMICOS ESTÁN CONECTADOS EN? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 408, PÁRRAFO 3.

- A) PARALELO UNOS CON OTROS Y EN SERIE CON LAS LUCES.
- B) SERIE UNOS CON OTROS Y EN SERIE CON LA LUZ.
- C) PARALELO UNOS CON OTROS Y EN PARALELO CON LA LUZ.

4 UNA TERMOCUPLA, EN UN SISTEMA DETECTOR DE INCENDIO, HACE QUE EL SISTEMA DE ALARMA OPERE PORQUE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 409, PÁRRAFO 3.

- A) EL CALOR AUMENTA SU RESISTENCIA ELÉCTRICA.
- B) GENERA UNA PEQUEÑA CORRIENTE CUANDO ES CALENTADO.
- C) EL CALOR DISMINUYE SU RESISTENCIA ELÉCTRICA.

5 UN CONTENEDOR DE EXTINTOR DE INCENDIO ES CHEQUEADO, PARA DETERMINAR SU CARGA, MEDIANTE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 426, PÁRRAFO 2.

- A) EL PESAJE DEL CONTENEDOR Y SU CONTENIDO.
- B) EL USO DE UN MARCADOR DE PRESIÓN Y UNA TABLA GRÁFICA.
- C) EL PESAJE DEL CONTENEDOR Y LA VÁLVULA REMOTA DE CONTROL.

6 ¿CUÁL, DE LOS SIGUIENTES DETECTORES DE INCENDIO, ES GENERALMENTE EL MÁS USADO, PARA LA DETECCIÓN RÁPIDA DEL FUEGO? REF.: AC 65-15A, PÁG. 407, PÁRRAFO 5.

- A) DETECTORES DE FIBRA ÓPTICA.
- B) DETECTORES DE HUMO.
- C) DETECTORES DE ALZA DE TEMPERATURA.

7 ALGUNAS AERONAVES ANTIGUAS AUN OPERAN CON SISTEMA DETECTOR DE INCENDIO DEL TIPO: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 408, PÁRRAFO 1.

- A) SWITCH TÉRMICO O TERMOCUPLE.
- B) SWITCH TÉRMICO O ALZA DE TEMPERATURA.
- C) TERMOCUPLE O TERMO PAR.

8 ¿CON QUÉ METALES SON CONSTRUIDOS LOS TERMOCUPLES DE UN SISTEMA DETECTOR DE INCENDIO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 409, PÁRRAFO 2.

- A) CROMO Y CONSTANTAN.
- B) COBRE Y CROMO.
- C) TITANIO Y MOLIBDENO.

9 EL SISTEMA DETECTOR DE INCENDIO DE LOOP CONTÍNUO ES UNA VERSIÓN DEL SISTEMA: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 410, PÁRRAFO 3.

- A) DE SWITCH TÉRMICO.
- B) DE TERMOCUPLES.
- C) DE ALZA DE TEMPERATURA.

10 ¿QUÉ TIPO DE EXTINTOR SE UTILIZA EN MOTORES RECÍPROCOS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 417, PÁRRAFO 3.

- A) CO 2.
- B) HALON 1211.
- C) HALON 104.

SISTEMA ELECTRICO SMAF

1 ¿EN QUÉ LUGARES SE PUEDE USAR EL ALUMINIO EN VEZ DEL COBRE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 435, PÁRRAFO 9.

- A) EN LAS BARRAS DE DISTRIBUCIÓN.
- B) EN LOS CONDUCTORES EXPUESTOS A ALTAS TEMPERATURAS.
- C) EN LOS TERMINALES APERNADOS.

2 ¿CON QUÉ INSTRUMENTO PUEDE SER PROBADA LA RESISTENCIA A LA AISLACIÓN, SIN DAÑARLA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 439, PÁRRAFO 6.

- A) CON UN MEGÓHMETRO.
- B) CON UN TENSÍOMETRO.
- C) CON UN PROBADOR DE CAUCHO.

3 CUANDO RUTEA CABLES Y DEBE INSTALARLOS EFECTUANDO UN RADIO, LA DETERMINACIÓN DEL RADIO DEBE SER HECHA DE ACUERDO A: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 441, PÁRRAFO 6.

- A) EL DIÁMETRO DEL MAZO DE CABLES.
- B) EL ESPACIO QUE TENGA EN LA ESTRUCTURA.
- C) EL TIPO DE CABLES QUE COMPONEN EL MAZO.

4 ¿CÓMO DEBEN SER RUTEADOS LOS CABLES CO-AXIALES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 442, PÁRRAFO 1.

- A) TAN DIRECTO COMO SEA POSIBLE.
- B) LEJOS DE LÍNEAS DE CALOR.
- C) PARALELOS AL FUSELAJE.

5 ¿CON QUÉ MATERIALES SE DEBEN AISLAR LOS CABLES QUE PASAN POR ZONAS DE ALTA TEMPERATURA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 442, PÁRRAFO 5.

- A) ASBESTOS, FIBRA DE VIDRIO O TEFLÓN.
- B) ASBESTOS, CAUCHO O ALGODÓN.
- C) FIBRA DE VIDRIO, POLIETILENO O ABRAZADERAS.

6 ¿QUÉ DEBE HACER CUANDO EXISTE LA POSIBILIDAD DE QUE A LOS CABLES ELÉCTRICOS LES CAIGA LÍQUIDO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 442, PÁRRAFO 7.

- A) CUBRIRLOS CON TUBERÍA PLÁSTICA.
- B) CUBRIRLOS CON AISLANTE DE MALLA METÁLICA.
- C) CUBRIRLOS CON TUBERÍA DE ALGODÓN.

7 ¿QUÉ DEBE HACER CUANDO NO ES POSIBLE CONSEGUIR UNA SEPARACIÓN DE 6 PULGADAS O MÁS ENTRE CABLES ELÉCTRICOS Y LAS CAÑERÍAS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 443, PÁRRAFO 2.

- A) AFIRMAR LOS CABLES Y LAS CAÑERÍAS CON ABRAZADERAS A LA MISMA ESTRUCTURA.
- B) AFIRMAR LOS CABLES Y LAS CAÑERÍAS JUNTOS.
- C) AISLAR LOS CABLES Y LAS CAÑERÍAS CON ASBESTO Y COLOCAR ABRAZADERAS.

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

- A) NYLON O ALGODÓN.
- B) ALGODÓN O SEDA.
- C) CABLES ELÉCTRICOS AISLADOS O CINTA PLÁSTICA.

9 ¿SE PUEDEN EFECTUAR REPARACIONES TEMPORALES EN CABLES ELÉCTRICOS DE ALUMINIO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 450, PÁRRAFO 5.

- A) NO.
- B) SI.
- C) SI, PERO SOLAMENTE LIMITADAS A UN VUELO.

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

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

11 GENERALMENTE, ¿QUÉ CHEQUEO PUEDE DETECTAR FALLAS EN EL SISTEMA DE ILUMINACIÓN? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 464, PÁRRAFO 9.

- A) EL CHEQUEO DE CONTINUIDAD.
- B) EL CHEQUEO POR CONDICIÓN.
- C) EL CHEQUEO VISUAL.

SISTEMA HIDRONEUMATICO SMAF

- 1 ¿QUÉ SUCEDE CON LA VISCOSIDAD DE UN FLUÍDO CUANDO LA TEMPERATURA DISMINUYE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 309, PÁRRAFO 9.
- A) LA VISCOSIDAD NO ES AFECTADA POR LOS CAMBIOS DE TEMPERATURA.
 - B) AUMENTA.
 - C) DISMINUYE.
- 2 UNA DE LAS CUALIDADES QUE TIENE EL SKYDROL ES: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 611, PÁRRAFO 3.
- A) NO SOPORTA LA COMBUSTIÓN.
 - B) ES FÁCIL DE OBTENER.
 - C) SE PUEDE UTILIZAR CON CUALQUIER TIPO DE SELLOS.
- 3 ¿CUÁNDO DEBE EFECTUAR UN CHEQUEO POR CONTAMINACIÓN, EN UN SISTEMA HIDRÁULICO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 312, PÁRRAFO 1.
- A) CUANDO A CUMPLIDO SU VIDA ÚTIL.
 - B) CUANDO A EXCEDIDO LA TEMPERATURA MÁXIMA DE OPERACIÓN.
 - C) CUANDO LO DETERMINA EL FABRICANTE.
- 4 ¿CUÁLES SON LOS DOS PROPÓSITOS DE UN ACUMULADOR, EN UN SISTEMA HIDRÁULICO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 316, PÁRRAFO 1.
- A) ACTUAR COMO AMORTIGUADOR Y ALMACENAR LÍQUIDO A PRESIÓN.
 - B) ACTUAR COMO COJÍN Y ALMACENAR LÍQUIDO.
 - C) ACUMULAR NITRÓGENO Y LÍQUIDO.
- 5 LOS ESTANQUES HIDRÁULICOS SON: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 316, PÁRRAFO 7.
- A) VENTILADOS A LA ATMÓSFERA O PRESURIZADOS.
 - B) VENTILADOS A LA ATMÓSFERA O CERRADOS A LA ATMÓSFERA Y PRESURIZADOS.
 - C) VENTILADOS Y PRESURIZADOS.
- 6 LA BOMBA HIDRÁULICA DE ENTREGA CONSTANTE, LO QUE ENTREGA ES: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 318, PÁRRAFO 8.
- A) UNA CANTIDAD DE FLUÍDO FIJA POR CADA REVOLUCIÓN.
 - B) UNA CANTIDAD DE PRESIÓN CONSTANTE POR CADA REVOLUCIÓN.
 - C) UNA CANTIDAD CONSTANTE DE ACUERDO A LOS REQUERIMIENTOS.
- 7 LAS BOMBAS HIDRÁULICAS DE PISTONES SON LAS MÁS USADAS, DEBIDO A: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 319, PÁRRAFO 2.
- A) SU DURABILIDAD Y CAPACIDAD DE DESARROLLAR ALTAS PRESIONES.
 - B) SU DURABILIDAD Y CAPACIDAD DE SER INSTALADA EN CUALQUIER MOTOR.
 - C) SU FACILIDAD DE MANTENIMIENTO Y DURABILIDAD.
- 8 ¿PARA QUÉ SE USA UNA VÁLVULA DE ALIVIO, EN UN SISTEMA HIDRÁULICO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 323, PÁRRAFO 3.
- A) PARA LIMITAR LA CANTIDAD DE PRESIÓN.
 - B) PARA LIMITAR LA CANTIDAD DE PRESIÓN QUE SE EJERCE EN UN LÍQUIDO CONFINADO.
 - C) PARA LIMITAR LA CANTIDAD DE PRESIÓN QUE PRODUCE UNA BOMBA.
- 9 ¿CUÁLES SON LOS TIPOS MÁS COMUNES DE VÁLVULAS DE ALIVIO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 324, PÁRRAFO 1.

- A) DE BOLA, DE MANGA, DE VÁSTAGO.
- B) DE BOLA, DE RODILLO, DE CONO.
- C) DE PLACA PLANA, DE BOLA, DE VÁSTAGO.

10 ¿EN QUÉ TIPO DE AERONAVES PUEDE SER USADO, COMO REGULADOR DE PRESIÓN, UNA "VÁLVULA DE ALIVIO DE PRESIÓN"? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 324, PÁRRAFO 4.

- A) EN NINGUNA AERONAVE.
- B) EN AERONAVES GRANDES.
- C) EN AERONAVES PEQUEÑAS.

11 ¿PARA QUÉ, ALGUNOS SISTEMAS HIDRÁULICOS, UTILIZAN UNA VÁLVULA DE ALIVIO TÉRMICA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 324, PÁRRAFO 3.

- A) PARA ALIVIAR LA PRESIÓN EXCESIVA DEL SISTEMA.
- B) PARA ALIVIAR LA TEMPERATURA EXCESIVA DEL SISTEMA.
- C) PARA ALIVIAR LA CANTIDAD DE LÍQUIDO EXCESIVA DEL SISTEMA.

12 EL MANTENIMIENTO DE LOS ACUMULADORES ENCIERRA CIERTO PELIGRO DEBIDO A: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 326, PÁRRAFO 1.

- A) LA ACUMULACIÓN DE PRESIÓN HIDRÁULICA.
- B) LA CARGA DE AIRE O NITRÓGENO.
- C) LA POSIBILIDAD DE QUEBRARSE.

13 UN FACTOR MUY IMPORTANTE A CONSIDERAR EN LAS VÁLVULAS DE DESCONEXIÓN RÁPIDA ES: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 328, PÁRRAFO 3.

- A) SU CONEXIÓN APROPIADA.
- B) SU FACILIDAD DE LIMPIEZA.
- C) SU CAPACIDAD DE FLUJO.

14 LA OPERACIÓN DE UN CILINDRO ACTUADOR DE ACCIÓN SIMPLE, NORMALMENTE ES CONTROLADA POR: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 328, PÁRRAFO 8.

- A) UNA VÁLVULA DE CONTROL DE DOS VÍAS.
- B) UNA VÁLVULA DE CONTROL DE TRES VÍAS.
- C) UNA VÁLVULA DE CONTROL DE CUATRO VÍAS.

15 UNA DESVENTAJA DEL SISTEMA NEUMÁTICO DE ALTA PRESIÓN ES: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 331, PÁRRAFO 3.

- A) LAS VÁLVULAS PARA CONTROLARLO DEBEN SER MUY GRANDES.
- B) NO SE PUEDE RECARGAR EN VUELO.
- C) LAS UNIDADES DEBEN SER LUBRICADAS.

16 ¿DESDE DÓNDE OBTIENE EL AIRE UN SISTEMA NEUMÁTICO DE BAJA PRESIÓN? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 333, PÁRRAFO 3.

- A) DESDE EL MÚLTIPLE DE ADMISIÓN.
- B) DESDE UNA BOMBA DE PALETAS.
- C) DESDE UNA TOMA DE AIRE AMBIENTE.

17 ¿CÓMO ACTÚAN LAS VÁLVULAS DE ALIVIO, EN UN SISTEMA NEUMÁTICO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 334, PÁRRAFO 3.

- A) COMO VÁLVULAS DE CONTROL.
- B) COMO REGULADORES DE PRESIÓN.

C) COMO LIMITADORES DE PRESIÓN.

18 LOS RESTRICTORES DE UN SISTEMA NEUMÁTICO, SON UN TIPO DE VÁLVULAS DE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 335, PÁRRAFO 3.

- A) CONTROL.
- B) DIRECCIÓN.
- C) FLUJO.

19 UN SISTEMA DE FRENO DE EMERGENCIA SIMPLE INCLUYE UNA VÁLVULA DE LANZADERA (SHUTTLE VALVE) PARA: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 337, PÁRRAFO 1.

- A) EVITAR QUE EL AIRE PASE AL SISTEMA HIDRÁULICO.
- B) DIRIGIR EL AIRE HACIA LOS FRENOS.
- C) REGULAR LA PRESIÓN DE AIRE HACIA LOS FRENOS.

20 ¿QUÉ PORCENTAJE DE HUMEDAD ES CAPAZ DE REMOVER EL SEPARADOR DE HUMEDAD, EN UN SISTEMA NEUMÁTICO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 339, PÁRRAFO 9.

- A) 95 %.
- B) 80 %.
- C) 50 %.

21 ¿QUÉ MANTENIMIENTO DEBE EFECTUAR, SI AL PURGAR UNA PARTE DEL SISTEMA NEUMÁTICO ENCUENTRA MATERIAS EXTRAÑAS, ESPECIALMENTE ACEITE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 340, PÁRRAFO 8.

- A) LAS LÍNEAS Y COMPONENTES DEBEN SER REMOVIDOS Y LIMPIADOS O REEMPLAZADOS.
- B) LAS LÍNEAS DEBEN SER LAVADAS CON SOLVENTES APROPIADOS Y LOS COMPONENTES REEMPLAZADOS.
- C) TODO LO SUCIO DEBE SER REEMPLAZADO.

22 PARA EVITAR LA RETRACCIÓN ACCIDENTAL DEL TREN DE ATERRIZAJE, ESTE CUENTA CON: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 351, PÁRRAFO 3.

- A) SEGUROS DE TREN ABAJO MECÁNICOS, SWITCHES DE SEGURIDAD, SEGUROS DE TIERRA.
- B) SEGUROS DE TREN ABAJO ELÉCTRICOS, SWITCHES DE SEGURIDAD, PINES DE TIERRA.
- C) SEGUROS DE TREN ARRIBA Y ABAJO, SWITCHES DE SEGURIDAD, PINES DE TIERRA.

TREN DE ATERRIZAJE SMAF

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

- A) TREN DE NARIZ, TREN DE COLA, PATÍN DE COLA.
- B) INSTALACIONES DE NARIZ Y DE COLA.
- C) RUEDAS, AMORTIGUADORES Y CILINDROS ACTUADORES.

2 ¿CUÁL, DE LO SIGUIENTE, ES UNA VENTAJA DEL TREN DE ATERRIZAJE TRICICLO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 341, PÁRRAFO 2.

- A) PERMITE MEJOR VISIBILIDAD DEL PILOTO DURANTE ATERRIZAJE Y TAXEO.
- B) PERMITE QUE EL C.G. SE PUEDA UBICAR DETRÁS DEL TREN PRINCIPAL.
- C) PERMITE APLICAR FRENOS A LAS RUEDAS DE NARIZ CON GRAN POTENCIA.

3 LOS AMORTIGUADORES DEL TREN DE ATERRIZAJE ESTÁN DISEÑADOS PARA: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 341, PÁRRAFO 6.

- A) ABSORBER Y DISIPAR LAS CARGAS DURANTE EL ATERRIZAJE.
- B) ABSORBER LAS CARGAS DURANTE EL ATERRIZAJE.
- C) PROTEGER LA ESTRUCTURA DE LA AERONAVE ABSORBIENDO Y DISIPANDO LAS CARGAS DEL ATERRIZAJE.

4 PARA DRENAR UN AMORTIGUADOR, LA AERONAVE PREFERENTEMENTE DEBE ESTAR: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 347, PÁRRAFO 1.

- A) APOYADA SOBRE TODO EL TREN DE ATERRIZAJE.
- B) EN GATAS.
- C) EL AMORTIGUADOR A DRENAR DEBE ESTAR EN GATA.

5 LOS ELEMENTOS DE ALARMA DEL TREN DE ATERRIZAJE ESTÁN INCORPORADOS EN TODOS LOS TRENES RETRACTABLES, ESTOS CONSISTEN DE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 353, PÁRRAFO 2.

- A) BOCINA, LUCES VERDES Y UNA LUZ ROJA.
- B) BOCINA Y UNA LUZ ROJA.
- C) UN ELEMENTO SONORO Y VARIAS LUCES ROJAS.

6 ¿QUÉ CONTROLA EL SISTEMA LLAMADO "SHIMMY DAMPER"? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 356, PÁRRAFO 2.

- A) ESFUERZOS.
- B) VIBRACIÓN.
- C) GOLPES.

7 ¿QUÉ HACE QUE UN SISTEMA DE FRENOS SEA LLAMADO "SISTEMA DE FRENOS INDEPENDIENTE"? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 360, PÁRRAFO 9.

- A) QUE NO ESTÁ CONECTADO AL SISTEMA HIDRÁULICO DE LA AERONAVE.
- B) QUE TIENE UNA VÁLVULA MANUAL EN LA CABINA DE PILOTOS, PARA CONECTARSE AL SISTEMA HIDRÁULICO DE LA AERONAVE.
- C) QUE SE PUEDE CONECTAR AL SISTEMA HIDRÁULICO DE LA AERONAVE SOLAMENTE EN TIERRA.

8 ¿CÓMO REGRESA A OFF (DESCONECTADO), EL CILINDRO MAESTRO DE UN SISTEMA DE FRENOS INDEPENDIENTE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 361, PÁRRAFO 2.

- A) SOLTANDO LOS PEDALES.
- B) MEDIANTE UN RESORTE DE RETORNO.
- C) ABRIENDO UNA VÁLVULA MANUAL EN LA CABINA DE PILOTOS.

- 9 ¿QUÉ TIENE EL CILINDRO MAESTRO DEL FRENO PARA ALIVIAR LA PRESIÓN EXCESIVA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 361, PÁRRAFO 3.
- A) UNA ABERTURA DE COMPENSACIÓN.
 - B) UNA VÁLVULA.
 - C) UNA ABERTURA DE COMPENSACIÓN O UNA VÁLVULA.
- 10 ¿QUÉ TIPO DE AERONAVES REQUIERE DE UN SISTEMA DE "VÁLVULA CONTROL DE FRENOS DE POTENCIA"? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 362, PÁRRAFO 3.
- A) AERONAVES QUE REQUIEREN UN GRAN VOLUMEN DE FLUÍDO PARA OPERAR LOS FRENOS.
 - B) AERONAVES DE GRAN CANTIDAD DE RUEDAS.
 - C) AERONAVES DE MUCHO PESO MÁXIMO DE DESPEGUE Y GRAN CANTIDAD DE RUEDAS.
- 11 ¿CUÁL ES LA PRIMERA UNIDAD QUE SE ENCUENTRA EN UN SISTEMA DE CONTROL DE FRENOS DE POTENCIA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 362, PÁRRAFO 4.
- A) UN ACUMULADOR.
 - B) UNA VÁLVULA DIRECCIONAL.
 - C) VÁLVULAS DE CONTROL DE FRENOS DE PILOTO Y COPILOTO.
- 12 ¿QUÉ TIPO DE AERONAVES UTILIZA, GENERALMENTE, LAS UNIDADES LLAMADAS "DEBOOSTER" (REDUCIDOR) EN LOS FRENOS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 364, PÁRRAFO 1.
- A) LAS AERONAVES QUE TIENEN SISTEMA HIDRÁULICO DE ALTA PRESIÓN Y SISTEMA DE FRENOS DE BAJA PRESIÓN.
 - B) LAS AERONAVES QUE TIENEN SISTEMA HIDRÁULICO DE ALTA PRESIÓN Y GRAN CANTIDAD DE RUEDAS.
 - C) LAS AERONAVES QUE TIENEN LOS SISTEMAS DE FRENOS EXPUESTOS AL CHOQUE DEL AIRE DE IMPACTO.
- 13 ¿QUÉ TIPO DE FRENOS SE UTILIZA, GENERALMENTE, EN AERONAVES GRANDES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 366, PÁRRAFO 4.
- A) DISCO DOBLE - DISCO MÚLTIPLE - ROTOR SEGMENTADO.
 - B) ROTOR SEGMENTADO Y TIPO BALATAS.
 - C) DISCO MÚLTIPLE Y TIPO BALATAS.
- 14 ¿QUÉ ELEMENTOS COMPRENDE UN SISTEMA DE FRENOS DE DISCOS MÚLTIPLES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 368, PÁRRAFO 8.
- A) CUATRO DISCOS ROTATORIOS - TRES DISCOS ESTACIONARIOS.
 - B) DOS DISCOS ROTATORIOS - TRES DISCOS ESTACIONARIOS.
 - C) UN DISCO ROTATORIO - DOS DISCOS ESTACIONARIOS.
- 15 ¿CUÁL ES UNA INDICACIÓN DE QUE EL SISTEMA DE FRENOS TIENE AIRE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 372, PÁRRAFO 4.
- A) AL ACCIONAR LOS PEDALES ÉSTOS SE VAN A FONDO.
 - B) AL ACCIONAR LOS PEDALES ÉSTOS SE SIENTEN ESPONJOSOS O BLANDOS.
 - C) AL ACCIONAR LOS PEDALES ÉSTOS SE SIENTEN DEMASIADO DUROS.
- 16 ¿CÓMO SE SABE, QUE EL SISTEMA DE FRENOS NO TIENE AIRE, CUANDO SE HACE EL DRENAJE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 373, PÁRRAFO 1.
- A) OBSERVANDO EL INDICADOR DE PRESIÓN DEL ACUMULADOR.
 - B) CUANDO NO SALEN BURBUJAS POR LA MANGUERA DEL DRENAJE.

C) OBSERVANDO EL NIVEL DEL LÍQUIDO EN EL ESTANQUE.

17 ¿CUÁNTAS VECES ES NECESARIO REVISAR LA PRESIÓN DE AIRE DE UN NEUMÁTICO NUEVO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 379, PÁRRAFO 6.

- A) UNA VEZ AL DÍA POR VARIOS DÍAS.
- B) DESPUÉS DE CADA VUELO POR UNA SEMANA.
- C) CADA VEZ QUE LA AERONAVE SE DESPACHA PARA VUELO.

18 ¿EN QUÉ PORCENTAJE BAJA LA PRESIÓN DE UN NEUMÁTICO NUEVO DE NYLON, EN LAS PRIMERAS 24 HORAS? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 379, PÁRRAFO 6.

- A) 5 AL 10 %.
- B) 10 AL 20 %.
- C) 0 AL 5 %.

19 ¿SOBRE, O HASTA QUÉ PORCENTAJE DE PÉRDIDA DE PRESIÓN DE UN NEUMÁTICO NUEVO, EN UN PERÍODO INICIAL DE MONTAJE, ES MOTIVO PARA NO PONERLO EN SERVICIO? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 379, PÁRRAFO 7.

- A) SOBRE EL 10 %.
- B) HASTA EL 5 %.
- C) HASTA EL 3 %.

ALINEAMIENTO Y ARMADA SMAF

1 ¿QUÉ SUCEDE SI EL ÁREA DE UN ALA ES DUPLICADA, SIN MODIFICAR TODAS LAS OTRAS VARIABLES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 32, PÁRRAFO 4.

- A) LA RESISTENCIA Y LA SUSTENTACIÓN SON DUPLICADAS.
- B) LA RESISTENCIA ES DUPLICADA.
- C) LA SUSTENTACIÓN ES DUPLICADA.

2 ¿QUÉ COMPRENDE LA ALINEACIÓN O REGLAJE (RIGGING)? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 27, PÁRRAFO 1.

- A) EL AJUSTE FINAL Y ALINEAMIENTO PARA OBTENER LA REACCIÓN AERODINÁMICA APROPIADA.
- B) EL AJUSTE A MEDIDA QUE LA AERONAVE SE VA ARMANDO.
- C) EL AJUSTE DE TODAS LAS PARTES MÓVILES Y FIJAS.

3 EL ARMADO Y AJUSTE INAPROPIADO PUEDE DAR COMO RESULTADO QUE: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 27, PÁRRAFO 2.

- A) TODA LA AERONAVE SEA SOMETIDA A ESFUERZOS MAYORES A LOS DE DISEÑO.
- B) LAS ALAS DEBAN DESARROLLAR UNA MAYOR SUSTENTACIÓN.
- C) ALGUNOS MIEMBROS ESTÉN SOMETIDOS A ESFUERZOS MAYORES A LOS DE DISEÑO.

4 ¿DÓNDE SE PUEDE ENCONTRAR LA INFORMACIÓN DE RECORRIDO DE LAS SUPERFICIES DE CONTROL? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 27, PÁRRAFO 3.

- A) ESPECIFICACIONES DE LA AERONAVE O TYPE CERTIFICATE DATA SHEETS.
- B) TODOS LOS MANUALES DE LA AERONAVE.
- C) MANUAL DE PESO Y BALANCE Y/O MANUAL DE MANTENIMIENTO.

5 ¿QUÉ ES "AERODINÁMICA"? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 27, PÁRRAFO 7.

- A) ES EL ESTUDIO DE OBJETOS EN MOVIMIENTO A TRAVÉS DEL AIRE Y LAS FUERZAS QUE PRODUCEN O CAMBIAN ESTE MOVIMIENTO.
- B) ES EL ESTUDIO DE OBJETOS EN MOVIMIENTO Y ESTÁTICOS.
- C) ES EL ESTUDIO DE LAS REACCIONES DEL AIRE SOBRE UN OBJETO EN MOVIMIENTO.

6 ¿A QUÉ SE LLAMA SUSTENTACIÓN? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 29, PÁRRAFO 5.

- A) A LA DIFERENCIA DE PRESIÓN QUE SE PRODUCE ENTRE LA CARA SUPERIOR E INFERIOR DE UN PLANO AERODINÁMICO.
- B) A LA DIFERENCIA DE FORMA ENTRE LA CARA SUPERIOR E INFERIOR DE UN PLANO AERODINÁMICO.
- C) A LA DIFERENCIA DE FORMA ENTRE EL BORDE DELANTERO Y TRASERO DE UN PLANO AERODINÁMICO.

7 ¿EN QUÉ CONDICIÓN DE VUELO LAS CUATRO FUERZAS ESTAN EN PERFECTO BALANCE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 34, PÁRRAFO 5.

- A) EN VUELO RECTO Y NIVELADO.
- B) EN VUELO RECTO Y NIVELADO Y A VELOCIDAD CONSTANTE.
- C) EN VUELO A VELOCIDAD CONSTANTE.

8 LOS EJES IMAGINARIOS QUE TIENE UNA AERONAVE SE LLAMAN: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 35, PÁRRAFO 9.

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

9 LOS CONTROLES DE VUELO AUXILIARES SON: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 40, PÁRRAFO 5.

- A) FLAPS - SPOILERS - SPEED BRAKES - SLATS.
- B) ESTABILIZADORES - ELEVADORES - FLAPS - LEADING EDGE.
- C) SLOTS - SLATS - FLAPS - ALERONES.

10 GENERALMENTE LOS ALERONES DE LAS AERONAVES SON DISEÑADOS CON: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 41, PÁRRAFO 6.

- A) RECORRIDO DIFERENTE ENTRE LA POSICIÓN ARRIBA Y LA POSICIÓN ABAJO.
- B) EL MISMO RECORRIDO ENTRE LA POSICIÓN ARRIBA Y LA POSICIÓN ABAJO.
- C) UN COORDINADOR ENTRE ALERONES Y ELEVADORES.

CONTROL ATMOSFERICO DE CABINA SMAF

1 CADA VEZ QUE EL SISTEMA DE FREÓN SE VA A ABRIR PARA MANTENIMIENTO, ES NECESARIO: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 585, PÁRRAFO 2.

- A) VACIAR EL SISTEMA Y AGREGAR ACEITE Y FREÓN.
- B) PURGAR EL SISTEMA.
- C) ELIMINAR DEL SISTEMA EL AIRE Y LA HUMEDAD Y AGREGAR ACEITE Y FREÓN.

2 EL COLOR DE IDENTIFICACIÓN DE LOS CILINDROS DE OXÍGENO DE ALTA PRESIÓN ES: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 588, PÁRRAFO 3.

- A) AZUL.
- B) BLANCO.
- C) VERDE.

3 EN UN SISTEMA NEUMÁTICO EL SEPARADOR DE AGUA SIRVE PARA: REF.: AC 65-15A, PÁGINA 573, PÁRRAFO 2.

- A) REMOVER LA HUMEDAD EXCESIVA DEL AIRE.
- B) AGREGAR HUMEDAD AL AIRE.
- C) REMOVER LA HUMEDAD NORMAL DEL AIRE.

4 ¿A QUÉ SE DEBE LA HIPOXIA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 539, PÁRRAFO 2.

- A) A LA BAJA DE LA PRESIÓN DE OXÍGENO EN LOS PULMONES.
- B) A LA FALTA DE OXÍGENO EN EL SISTEMA DE LA AERONAVE.
- C) AL HECHO DE VOLAR DESPUÉS DE HABER BEBIDO.

5 ¿A MEDIDA QUE LA ALTURA AUMENTA, LOS GASES? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 539, PÁRRAFO 8.

- A) DISMINUYEN EN LA MISMA PROPORCIÓN.
- B) DISMINUYEN EN CANTIDAD DIFERENTE, DISMINUYENDO EL OXÍGENO MÁS RÁPIDO.
- C) DISMINUYEN EN CANTIDAD DIFERENTE, DISMINUYENDO EL ARGÓN MÁS RÁPIDO.

6 ¿A QUÉ ESTÁ LIMITADA UNA AERONAVE NO PRESURIZADA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 541, PÁRRAFO 5.

- A) A VUELOS DE BAJA ALTURA.
- B) A VUELOS LOCALES.
- C) A VUELOS CON BUENAS CONDICIONES CLIMÁTICAS.

7 ¿A QUÉ ALTURA DE CABINA SE MANTIENE GENERALMENTE UNA CABINA PRESURIZADA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 541, PÁRRAFO 6.

- A) A 8.000 PIES.
- B) A 4.000 PIES.
- C) A 12.000 PIES.

8 ¿CÓMO SON LAS PRESIONES EXTERNA E INTERNA, EN UNA AERONAVE CUANDO ESTÁ PRESURIZADA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 541, PÁRRAFO 7.

- A) MAYOR LA EXTERNA QUE LA INTERNA.
- B) MAYOR LA INTERNA QUE LA EXTERNA.
- C) IGUALES EN TODO MOMENTO.

9 ¿CÓMO SE REGULA LA PRESURIZACIÓN, EN UNA AERONAVE PRESURIZADA? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 541, PÁRRAFO 7.

- A) REGULANDO EL AIRE DE SALIDA.

- B) REGULANDO EL FLUJO DE ENTRADA.
- C) REGULANDO LA ENTREGA DE LOS SOBREALIMENTADORES.

10 ¿QUÉ ES LA PRESIÓN DIFERENCIAL? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 542, PÁRRAFO 1.

- A) ES UNA MEDIDA DEL ESFUERZO INTERNO EN LA PIEL DEL FUSELAJE.
- B) EN UNA MEDIDA PARA PODER VOLAR MÁS ALTO O MÁS BAJO.
- C) ES UNA RELACIÓN QUE NO TIENE IMPORTANCIA PARA EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO.

11 ¿QUÉ CONSIDERACIÓN DEBEN TENER LOS DISEÑADORES DE AERONAVES PRESURIZADAS CON LA CONSTRUCCIÓN DEL FUSELAJE? REF.: AC 65-15A, PÁGINA 543, PÁRRAFO 4.

- A) QUE SEA LIVIANO Y RESISTENTE.
- B) QUE SEA FLEXIBLE Y RESISTENTE.
- C) QUE SEA LIVIANO Y CIRCULAR.