



DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD OPERACIONAL
SUBDEPARTAMENTO LICENCIAS

Examen para Supervisor de Mantenimiento
Habilitación Globo libre (aire caliente)
(Cameron; Kavanagh Balloons).
(Última actualización Diciembre 2016)

Materia : SUPERVISOR DE MANTTO. GLOBO LIBRE (HOT AIR).
(Cameron; Aerostar Raven; Kavanagh Balloons).
Cantidad de Preguntas : 101

1. **¿A QUIÉN DEBE CONSULTAR SI LOS TRABAJOS QUE DEBE EJECUTAR NO ESTAN DESCRITOS EN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO?** REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 1, párrafo 1.2.
A.- A UN CMA AUTORIZADO.
B.- A LA FAA.
C.- A LA FÁBRICA.
D.- A LA DGAC.

2. **¿CÓMO DEBE ESTAR LA TRAMA Y LA URDIEMBRE DE LA TELA CUANDO REEMPLAZA UN PANEL?** REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 2, párrafo 2.2.1.
A.- EN UNA DIRECCIÓN OPUESTA AL PANEL ORIGINAL.
B.- EN LA MISMA DIRECCIÓN QUE EL PANEL ORIGINAL.
C.- EN CUALQUIER DIRECCIÓN.
D.- NO IMPORTA SI LA RESISTENCIA DE LA TELA ES IGUAL O SUPERIOR.

3. **¿CÓMO DEBE SER CORTADO EL EXTREMO LIBRE DE LAS LÍNEAS DE POLYESTER?** REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 2, párrafo 2.2.4.1.
- A.- CON UNA TIJERA Y SOLDADA CON PEGAMENTO.
 - B.- CON UN CUCHILLO CALIENTE O SELLADA CON LACRE.
 - C.- CON UN CUCHILLO CALIENTE O SELLADA CON UNA LLAMA.
 - D.- CON UN ALICATE O CON UNA TIJERA.
4. **¿CÓMO DEBE SER CORTADO EL PARCHE A UTILIZAR EN UNA REPARACIÓN?** REF.: Manual de Mantto. "Kavanagh" Sección 2.
- A.- CON LAS ESQUINAS REDONDEADAS.
 - B.- CON LAS ESQUINAS EN ÁNGULO RECTO.
 - C.- CON LAS ESQUINAS EN ZIGZAG.
 - D.- CON LAS ESQUINAS DOBLADAS HACIA ADENTRO.
5. **¿CÓMO DEBE SER TERMINADO EL EXTREMO DE LAS CINTAS?** REF.: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 2.3.1.
- A.- DEBEN SER CUBIERTAS Y REFORZADAS CON OTRAS CINTAS.
 - B.- DEBEN SER COSIDAS CON HILOS DE NYLON.
 - C.- DEBEN SER FUNDIDAS CON UN SOPLETE O CON UN CAUTIL.
 - D.- DEBEN SER FUNDIDAS CON UNA LLAMA O UN CUCHILLO CALIENTE.
6. **¿QUE SE UTILIZA PARA ENCENDER LA LLAMA PILOTO EN UN BURNER?** REF.: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 4, artículo 4.6.4
- A.- UN ENCENDEDOR PIEZO.
 - B.- UN ENCENDEDOR A BATERIA.
 - C.- UN ENCENDEDOR A PILAS.
 - D.- UN ENCENDEDOR A GAS.

7. **¿CÓMO SE DEBE CORTAR LA TELA DAÑADA DEL GLOBO, PARA REPARAR UN PARCHEN EN EL ENVOLTURA?** REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 2, párrafo 2.2.2.2.
- A.- CORTANDO CON UN CORTA CARTON REFRIGERADO.
 - B.- COLOCANDO UNA MADERA DEBAJO DE LA TELA Y CORTANDO CON UNA TIJERA CALIENTE.
 - C.- COLOCANDO UNA MADERA DEBAJO DE LA TELA Y CORTANDO CON UN CUCHILLO.
 - D.- COLOCANDO UNA MADERA DEBAJO DE LA TELA Y CORTANDO CON UN CUCHILLO CALIENTE.
8. **¿CÓMO SE DEBEN INSTALAR LOS PARCHES EN LA REPARACIÓN DE LA TELA?** REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 2, párrafo 2.2.2.1.
- A.- UNO POR EL EXTERIOR DE LA TELA.
 - B.- UNO POR EL INTERIOR Y OTRO POR EL EXTERIOR DE LA TELA.
 - C.- UNO POR EL INTERIOR DE LA TELA LO MÁS GRANDE POSIBLE.
 - D.- DOS POR EL EXTERIOR Y UNO POR EL INTERIOR DE LA TELA.
9. **¿CUÁL DE ESTAS REPARACIONES ESTÁ PROHIBIDO EFECTUARLAS EN EL CMA?** REF: Manual de Mantto. "Aerostar Raven", Sección 6, párrafo 6.1.2.4.
- A.- REEMPLAZO DE INSIGNIAS.
 - B.- REEMPLAZO DE CUALQUIER MANGUERA.
 - C.- REEMPLAZO DEL 10% DEL TOTAL DEL CANASTO.
 - D.- REEMPLAZO DE MÁS DEL 65 % DEL TOTAL DE LA TELA.
10. **¿CUÁL ES EL LÍMITE MÁXIMO DE REPARACIÓN O REEMPLAZO SUPERFICIAL DEL CANASTO EN EL CMA?** REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 3, párrafo 3.2.
- A.- 20%.
 - B.- 50%.
 - C.- 30%.
 - D.- 10%.

11. **¿CUÁL ES LA CANTIDAD LÍMITE DE PARCHES ADHESIVOS, SIN COSTURA PERIFÉRICA QUE PUEDE LLEVAR CADA PANEL?** REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 2, párrafo 2.1.4.
- A.- 4.
 - B.- 5.
 - C.- 6.
 - D.- 10.
12. **¿CUÁL ES EL ANCHO MÍNIMO QUE DEBE EXCEDER DESDE EL BORDE DE UNA ROTURA, EL PARCHES A UTILIZAR EN UNA REPARACIÓN?** REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 2, párrafo 2.1.1.
- A.- 50 MM.
 - B.- 20 MM.
 - C.- 30 MM.
 - D.- 25 MM.
13. **¿CUÁL ES LA TOLERANCIA DE LAS PUNTADAS EN UNA PULGADA (25 MM)?** REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 2.2.1.1.
- A.- 6 A 10.
 - B.- 15 A 18.
 - C.- 10 A 12.
 - D.- 5 A 8.
14. **¿CUÁNDO SE DEBEN UTILIZAR PANELES PRE-CORTADOS O CONJUNTOS PRE-COSIDOS?** REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 2, párrafo 2.1.4.
- A.- CUANDO SE REEMPLACE MÁS DEL 20% DE LA TELA DE LOS PANELES DE UNA SOLA VEZ.
 - B.- CUANDO SE REEMPLACE MÁS DEL 10% DE LA TELA DE LOS PANELES DE UNA SOLA VEZ.
 - C.- CUANDO SE REEMPLACE MÁS DEL 50% DE LA TELA DE LOS PANELES DE UNA SOLA VEZ.
 - D.- CUANDO SE REEMPLACE MÁS DEL 1% DE LA TELA DE LOS PANELES DE UNA SOLA VEZ.

15. **¿DE QUÉ DEPENDE EL TAMAÑO O LA EXTENSIÓN DEL PARCHES A REPARAR POR COSTURA?** REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 2, párrafo 2.1.4.
- A.- DE LA DISPONIBILIDAD DE TELA DE REPARACIÓN.
 - B.- DEL PAÑO AFECTADO.
 - C.- DE LA UBICACIÓN DE LA ROTURA EN LA TELA.
 - D.- NO HAY LIMITACIÓN.
16. **¿DE QUÉ MATERIAL SON FABRICADAS LAS CINTAS DE CARGA HORIZONTAL?** REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 2, párrafo 2.3.2.
- A.- DE ALGODÓN O SEDA.
 - B.- DE SEDA O POLYESTER.
 - C.- DE POLYESTER O NYLON.
 - D.- DE ALGODÓN O NYLON.
17. **¿DÓNDE SE DEBEN UTILIZAR PANELES PRE-CORTADOS O PRE-COSIDOS PARA REEMPLAZAR PANELES EN LA ENVOLTURA?** REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 2, párrafo 2.1.4.
- A.- EN CUALQUIER PARTE DE LA TELA.
 - B.- EN CUALQUIER PARTE DE LA ENVOLTURA.
 - C.- SOBRE LA LÍNEA DEL ECUADOR.
 - D.- BAJO LA LÍNEA DEL ECUADOR.
18. **¿QUÉ TIPO DE REPARACIÓN NO ESTÁ PERMITIDA EN LA MITAD SUPERIOR DE LA ENVOLTURA?** REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 2, párrafo 2.1.4.
- A.- LA REPARACIÓN CON CINTAS ADHESIVAS (ADHESIVE TRIPS).
 - B.- LA REPARACIÓN CON PARCHES REDONDOS.
 - C.- LA REPARACIÓN CON PARCHES RECTANGULARES.
 - D.- LA REPARACIÓN CON PARCHES CUADRADOS.
19. **¿QUÉ TIPO DE PUNTADA ESTÁ PERMITIDA EN LA REPARACIÓN DE CINTAS DE CARGA?** REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 2, párrafo 2.3.3.
- A.- PUNTADAS TRIPLES.
 - B.- PUNTADAS CRUZADAS.
 - C.- PUNTADA DE SEGURO.
 - D.- PUNTADA DE ZIGZAG Y RECTAS.

20. **¿QUÉ TIPO DE PARCHE SE PUEDE UTILIZAR PARA REPARAR ORIFICIOS EN LA TELA?** REF: Manual de Mantto. “Kavangh”, Sección 2.2.3. (Ver diagrama).
- A.- CIRCULARES U OVALADOS.
 - B.- CUADRADOS Y OCTOGONALES.
 - C.- RECTANGULARES Y CIRCULARES.
 - D.- OVALADOS Y CINTAS ALARGADAS.
21. **¿QUÉ SE RECOMIENDA CUANDO UNA CINTA ESTÁ DAÑADA CERCA DE UN EXTREMO?** REF: Manual de Mantto. “Cameron”, Sección 2.2.3.1.
- A.- REEMPLAZAR SOLAMENTE EL DAÑO.
 - B.- SACAR EL DAÑO Y CUBRIR A LO MENOS UN METRO SOBRE LA CINTA SIN DAÑO.
 - C.- COSER Y PEGAR LA CINTA DE REPARACIÓN.
 - D.- REEMPLAZAR LA SECCIÓN COMPLETA.
22. **¿QUÉ SE DEBE HACER SI EL DAÑO EN LA TELA, EXCEDE EL TAMAÑO ESTABLECIDO PARA UNA REPARACIÓN CON ADHESIVO?** REF: Manual de Mantto. “Cameron”, Sección 2, párrafo 2.1.4.
- A.- SE DEBE HACER UN PARCHE UN 10% MÁS GRANDE QUE EL DAÑO.
 - B.- SE DEBE REEMPLAZAR EL PANEL DAÑADO Y LOS DE AMBOS LADOS.
 - C.- SE DEBE ENVIAR EL GLOBO A LA FÁBRICA.
 - D.- SE DEBE REEMPLAZAR EL PANEL.
23. **¿QUÉ PUEDE HACER PARA DARLE LA FORMA, SI TIENE QUE CONFECCIONAR UN PANEL COMPLETO?** REF: Manual de Mantto. “Cameron”, Sección 2, párrafo 2.2.1.
- A.- REMOVER UN PANEL SIN DAÑOS, IDÉNTICO AL QUE VA A CONFECCIONAR Y COPIARLO.
 - B.- REMOVER UN PANEL SIN DAÑOS, LO MÁS PARECIDO AL QUE VA A CONFECCIONAR.
 - C.- TOMAR LAS MEDIDAS Y CONFECCIONARLO EN UN TALLER.
 - D.- PEDIR UN PANEL AL FABRICANTE.

24. **¿QUÉ PARTE DEL GLOBO SE CONSIDERA COMO ESTRUCTURA ESENCIAL?**
REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 2, Párrafo 2.3.1.
- A.- TODA LA TELA.
 - B.- EL QUEMADOR
 - C.- LAS CINTAS DE CARGA DE LA ENVOLTURA (ENVELOPE).
 - D.- EL SOPORTE DEL CANASTO.
25. **¿QUÉ CUALIDAD DEBEN REUNIR LAS CINTAS UTILIZADAS PARA REEMPLAZAR LAS CINTAS DE LA BASE DE LA ENVOLTURA?** REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 2, párrafo 2.3.
- A.- QUE SEAN IDÉNTICAS A LAS CINTAS ORIGINALES.
 - B.- QUE SEAN IDÉNTICAS A LAS CINTAS DE CARGA HORIZONTALES.
 - C.- QUE SEAN IDÉNTICAS A LAS CINTAS DE CARGA DIAGONALES.
 - D.- QUE SEAN MÁS RESISTENTES QUE LAS CINTAS DE CARGA VERTICALES.
26. **¿QUÉ CARACTERÍSTICA DEBE TENER EL HILO UTILIZADO EN LA ENVOLTURA?**
REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 2, párrafo 2.1.2
- A.- QUE SEA DE UN COLOR QUE CONTRASTE CON LA TELA.
 - B.- QUE EL HILO NYLON BONDED Nº 80 TENGA LA MISMA RESISTENCIA DE LA TELA.
 - C.- QUE SEA HILO NYLON BONDED MÁS RESISTENTE QUE LA TELA.
 - D.- QUE SEA HILO NYLON BONDED Nº 40.
27. **AL EFECTUAR LA INSPECCIÓN EXTERNA DEL ESTANQUE DE COMBUSTIBLE ¿QUÉ SE DEBE OBSERVAR?** REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 6, párrafo 6.6.7.
- A.- QUE VÁLVULAS DEFECTUOSAS O VÁLVULA DE ALIVIO DE PRESIÓN ACTIVADA.
 - B.- VÁLVULAS DEFECTUOSAS O VÁLVULA DE ALIVIO DE PRESIÓN DESACTIVADA.
 - C.- VÁLVULAS TRABADAS O VÁLVULA DE ALIVIO DE PRESIÓN DESACTIVADA.
 - D.- QUE EL ESTANQUE NO PRESENTE CORROSIÓN O ÁREAS DECOLORADAS, LIBRE DE ABOLLADURAS.

28. **¿ QUE SE DEBE HACER CUANDO UN MOSQUETON (CARABINER) PRESENTA DAÑOS REF.: Manual “Raven”, artículo 6.1.7**
- A.- REPARAR EL DAÑO.
 - B.- LUBRICAR CON SILICONA O ACEITE.
 - C.- SI SE ENCUENTRA QUEBRADO, SOLDAR.
 - D.- NO REPARAR Y REEMPLAZAR.
29. **LA TELA DE NYLON RIPSTOP UTILIZADA EN LAS ENVOLTURAS DE LOS GLOBOS TIENE UNA DE SUS CARA RECUBIERTA O RAQUELADA ¿CUAL ES LA UBICACIÓN CORRECTA DE ESTA CARA? REF: Manual de Mantto. “Cameron”, Sección 2, párrafo 2.2.1.**
- A.- POR DENTRO DE LA ENVOLTURA.
 - B.- POR FUERA DE LA ENVOLTURA.
 - C.- DA LO MISMO LA UBICACIÓN.
 - D.- NINGUNA DE LAS RESPUESTAS ES CORRECTA.
30. **¿QUE PRECAUCIÓN SE DEBE ADOPTAR AL TRABAJAR EN LOS CILINDROS DE COMBUSTIBLE O COLECTORES DE COMBUSTIBLE? REF: Manual de Mantto. “Cameron”, Sección 6, párrafo 6.6.7.**
- A.- QUEMAR TODO EL COMBUSTIBLE RESTANTE O TRANSFERIR EL COMBUSTIBLE A OTRO CILINDRO.
 - B.- ASEGURARSE DE QUE NO HAY COMBUSTIBLE RESTANTE EN NINGÚN LUGAR DEL SISTEMA.
 - C.- QUE LOS CILINDROS DE COMBUSTIBLE SE ENCUENTREN VACIADOS.
 - D.- TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS.
31. **¿QUE SE RECOMIENDA HACER CON LOS CABLES DAÑADOS DE LA SUSPENSIÓN DE LA ENVOLTURA? REF: Manual de Mantto. “Cameron”, Sección 2, párrafo 2.5.1.**
- A.- DEBEN SER REEMPLAZADOS POR CABLES ENSAMBLADOS, ADQUIRIDOS EN EL COMERCIO LOCAL CHILENO.
 - B.- DEBEN SER REEMPLAZADOS POR CABLES ADQUIRIDOS A LA FÁBRICA DEL GLOBO.
 - C.- DEBEN SER REPARADOS EN LA FABRICA.
 - D.- SOLO A Y C SON CORRECTAS.

32. **¿QUE SE DEBE REALIZAR SI OBSERVA DAÑOS EN EL MATERIAL DEL BASKET FRAME?** REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 3, párrafo 3.7.
- A.- SE DEBE CAMBIAR LA PIEZA COMPLETA POR CUANTO NO SE PERMITEN AGRIETAMIENTOS.
 - B.- SE DEBE VOLVER A SOLDAR CON SOLDADURA TIG (SOLDADURA HELIARC).
 - C.- SE DEBERÁ CONTACTAR AL FABRICANTE PARA SU ACCIÓN A SEGUIR.
 - D.- SOLO B y C SON CORRECTAS.
33. **SEGÚN LA NORMATIVA VIGENTE, ¿CUAL DE LAS SIGUIENTES ATRIBUCIONES CORRESPONDE A LAS DE UN SUPERVISOR CON HABILITACIÓN DE "GLOBO"?** DAR 01, Capitulo 4, artículo 4.6.3.7.3, letra b).
- A.- EJECUTAR Y CERTIFICAR CON SU FIRMA TRABAJOS DE MANTENIMIENTO BASADOS EN DOCUMENTOS TÉCNICOS APROBADOS.
 - B.- CERTIFICAR CON SU FIRMA LA VUELTA AL SERVICIO DESPUÉS DE REALIZAR TRABAJOS DE MANTENIMIENTO BASADOS EN DOCUMENTOS TÉCNICOS APROBADOS.
 - C.- PRESENTAR A LA DGAC A TRAVÉS DE UN CMA, SOLICITUDES DE ALTERACIÓN Y REPARACIONES DE AERONAVES, MOTORES, HÉLICES, COMPONENTES, PARTES Y SISTEMAS DE AERONAVES.
 - D.- EN POSTAS O BASES AUXILIARES, DAR CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO Y VUELTA AL SERVICIO A AERONAVES PARA LAS CUALES POSEA HABILITACIÓN, DESPUÉS DE EJECUTAR REVISIONES BÁSICAS DE NIVEL DIARIA O TERMINAL, PREVUELO, SERVICIO DE RAMPA Y TRÁNSITO.
34. **DE ACUERDO A LA DAN - 43 ¿QUE TAREAS PUEDE REALIZAR EN UNA BASE AUXILIAR DE OPERACIONES, UN MECÁNICO DE MANTENIMIENTO PERTENECIENTE A UN CMA?** DAN 43, Apéndice 3, letra c). Números (9), (11) y (25).
- A.- PULIR LA TERMINACIÓN DECORATIVA DEL REVESTIMIENTO DE LA CESTA DEL GLOBO.
 - B.- REPARACIÓN DE TAPICERÍA Y ACCESORIOS DECORATIVOS INTERIORES DE LA CABINA DE PILOTO O PASAJEROS O DE LA CANASTA DEL GLOBO.
 - C.- LIMPIEZA DEL MECHERO ENCENDEDOR Y BOQUILLAS PRINCIPALES DEL GLOBO, DE ACUERDO CON LAS INSTRUCCIONES DEL FABRICANTE DEL GLOBO.
 - D.- TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS.

35. **ANTES DE RETORNAR EL GLOBO AL SERVICIO, ¿QUÉ DEBE HACER SI HA EFECTUADO MANTENIMIENTO AL SISTEMA DE COMBUSTIBLE Y/O AL QUEMADOR?** REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 6, PÁRRAFO 6.6.4.
- A.- UN CHEQUEO DE MANTENIMIENTO, INCLUIDO UN VUELO.
 - B.- UN CHEQUEO FUNCIONAL COMPLETO.
 - C.- UN CHEQUEO DE MANTENIMIENTO, CON UN VUELO OPCIONAL.
 - D.- UNA ANOTACIÓN EN LOS REGISTROS DE MANTENIMIENTO.
36. **¿EN QUÉ SITUACIÓN NO SE DEBE UTILIZAR UN PARCHE ADHESIVO?** REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 2, párrafo 2.1.4.
- A.- CUANDO EL DAÑO ES SUPERIOR A 75 MILIMETROS.
 - B.- CUANDO EL DAÑO SE ENCUENTRA CERCA DE LA PARTE INFERIOR.
 - C.- CUANDO LA ROTURA ES MUY EXTENSA.
 - D.- CUANDO EL DAÑO SE ENCUENTRA A MENOS DE 25 MM DE UNA COSTURA.
37. **¿QUÉ DEBE HACER SI NECESITA REEMPLAZAR UNA CINTA DE VELCRO?** REF: Manual de Mantto. "Aerostar Raven", Sección 2, párrafo 2.9.
- A.- REFORZAR EL PANEL, REMOVER EL VELCRO USADO E INSTALAR EL NUEVO.
 - B.- SIEMPRE SE DEBE REMOVER EL VELCRO USADO.
 - C.- COLOCAR EL VELCRO NUEVO ENCIMA DEL USADO, SIEMPRE QUE NO QUEDE DEMASIADO SUELTO.
 - D.- COSER EL NUEVO VELCRO SOBRE EL ANTIGUO O TAMBIEN ES ACEPTABLE RETIRAR EL ANTIGUO VELCRO.
38. **¿QUÉ DEBE HACER SI TIENE QUE REEMPLAZAR UN PANEL MUY GRANDE?** REF: Manual de Mantto. "Cameron", Sección 2, párrafo 2.2.1.
- A.- DOBLAR EL PANEL DE REEMPLAZO HASTA QUE AJUSTE.
 - B.- DEJAR EL PANEL ORIGINAL UN POCO MÁS GRANDE.
 - C.- COPIAR EN FORMA EXACTA LA ANTIGUA PIEZA y REMOVER PARA COSER LA NUEVA PIEZA.
 - D.- CORTAR EL PANEL.

39. **SEGÚN LA NORMATIVA VIGENTE, ¿QUE ATRIBUCIONES NO CORRESPONDEN A LAS ATRIBUCIONES DE UN SUPERVISOR CON HABILITACIÓN DE "GLOBO"?**
DAR 01, Capítulo 4, artículo 4.6.3.7.3, letra b).

A.- PRESENTAR A LA DGAC A TRAVÉS DE UN CMA SOLICITUDES DE ALTERACIÓN Y REPARACIONES DE AERONAVES, MOTORES, HÉLICES, COMPONENTES, PARTES Y SISTEMAS DE AERONAVES Y, AL TÉRMINO DEL TRABAJO, CERTIFICAR LA DECLARACIÓN DE CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO.

B.- CERTIFICAR CON SU FIRMA LA VUELTA AL SERVICIO DESPUÉS DE REALIZAR TRABAJOS DE MANTENIMIENTO BASADOS EN DOCUMENTOS TÉCNICOS APROBADOS.

C.- EJECUTAR Y CERTIFICAR CON SU FIRMA TRABAJOS DE MANTENIMIENTO BASADOS EN DOCUMENTOS TÉCNICOS APROBADOS.

D.- SOLO A y C SON CORRECTAS.

40. **¿CUAL ES EL LIMITE DE DAÑO ACEPTABLE EN LOS CABLES DE SUSPENSIÓN DE LAS BARQUILLAS (CANASTAS) CAMERON?**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 6.6.5 BASKET (21. DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 6 – 13.)).

A.- NO DEBE EXCEDER 5 % DE LA SECCIÓN DEL CABLE (6 HEBRAS).

B.- NO DEBE EXCEDER 10 % DE LA SECCIÓN DEL CABLE.

C.- NO DEBE EXCEDER 12 % DE LA SECCIÓN DEL CABLE.

41. **¿CUÁL ES EL MÁXIMO DE HEBRAS CORTADAS QUE SE PERMITE EN UN CABLE DE LA ENVOLTURA (FLYING CABLE) CAMERON** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 6.6.1 ENVELOPE STRUCTURE (21. DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 6 – 10)).

A.- NO MÁS DE CINCO (05) HEBRAS ROTAS.

B.- NO MÁS DE DOS (02) HEBRAS ROTAS.

C.- NO MÁS DE CUATRO (04) HEBRAS ROTAS.

- 42. ¿CUÁL ES EL CRITERIO A APLICAR PARA UN TEST DE RESISTENCIA PARA GLOBOS CAMERON? (REF.: Cameron Maintenance Manual 6.7., Grab Test. (21.December 2011, Amendment 3 Page 6-18)).**
- A. SI LA TELA RESISTE UN ESTIRAMIENTO A 25 LBS., ES COMPLETAMENTE AERONAVEGABLE.
 - B. SI LA TELA RESISTE UN ESTIRAMIENTO A 30 (13,6 KGS.), ES COMPLETAMENTE AERONAVEGABLE.
 - C. SI LA TELA FALLA UN ESTIRAMIENTO A 30 LBS., PERO RESISTE A 21 LBS., PODRÁ PASAR COMO AERONAVEGABLE PERO CON LIMITACIONES MÁS BAJO.
- 43. PARA ENVOLTURAS DE GLOBOS CAMERON SUMINISTRADAS EN EL 2016 Y LUEGO QUE LA ENVOLTURA FUERA EQUIPADA CON UN ENLACE DE FUSIÓN (FUSIBLE) UNIDO A UNA BANDEROLA (TESTIMONIO) ¿A QUE TEMPERATURA SE SEPARA EL ENLACE DEJANDO CAER LA BANDEROLA (TESTIMONIO)? (REF.:CAMERON MAINTENANCE MANUAL 6.9.2. ENVELOPE OVERHEAT INSPECTIONS (01 APRIL 2010, AMENDMENT 3 PAGE 6-19)).**
- A. 121 GRADOS CENTÍGRADOS
 - B. 132 GRADOS CENTÍGRADOS
 - C. 127 GRADOS CENTÍGRADOS
- 44. ¿EN QUE LUGAR DE LA ENVOLTURA SE UBICA LA ETIQUETA QUE INDICA LA TEMPERATURA MÁXIMA DE LA ENVOLTURA (TEMPILABEL)? (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 6.9.2. ENVELOPE OVERHEAT INSPECTIONS (01 APRIL 2010, AMENDMENT 3 PAGE 6-19)).**
- A. EN EL CENTRO DE LA VÁLVULA DEL PARACAÍDAS.
 - B. CINTA DE CARGA NÚMERO 3 CERCA DE LA PARTE SUPERIOR DE LA ENVOLTURA.
 - C. CINTA DE CARGA NÚMERO 8 CERCA DE LA PARTE SUPERIOR DE LA ENVOLTURA.

- 45. SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA EN RELACIÓN A LA INSPECCIÓN DE LA CANASTA:** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 6.6.5. BASKET, SOLID BASKET FLOORS (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 6-14)).
- A. NO DEBE HABER NINGÚN DAÑO EN EL MIMBRE QUE PUEDA PERMITIR QUE UN OBJETO DE 50 MM (2 PULGADAS) DE DIÁMETRO, LO ATRAVIESE.
 - B. NO DEBE HABER NINGÚN DAÑO EN EL MIMBRE QUE PUEDA PERMITIR QUE UN OBJETO DE 100 MM DE DIÁMETRO, LO ATRAVIESE.
 - C. NO DEBE HABER NINGÚN DAÑO EN EL MIMBRE QUE PUEDA PERMITIR QUE EL PUÑO CERRADO DE UN ADULTO, LO ATRAVIESE.
- 46. SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA EN RELACIÓN CON LA INSPECCIÓN DEL PISO SÓLIDO DE LA CANASTA:** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 6.6.5. BASKET, SOLID BASKET FLOORS (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 6-14)).
- A. LOS PISOS SÓLIDOS NO DEBEN TENER FRACTURA ALGUNA QUE EXCEDA 50 MM DE LARGO Y QUE SEA VISIBLE EN AMBOS LADOS DEL PISO.
 - B. LOS PISOS SÓLIDOS NO PUEDEN TENER NINGUNA SEPARACIÓN QUE EXCEDA 75 MM. DE LARGO, Y QUE SEA VISIBLE EN AMBOS LADOS DEL PISO.
 - C. LOS PISOS SÓLIDOS PUEDEN TENER UNA FRACTURA QUE EXCEDA 125 MM. SI LA FRACTURA SOLO ES VISIBLE POR UN LADO DEL PISO POR MENOS DE 100 MM. DE LARGO.
- 47. SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA SEGÚN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO EN RELACIÓN A PRÁCTICAS STANDARD:** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 4.2.1 "O" RINGS AND SEALS (10 APRIL 2006, AMENDMENT 3 PAGE 4-1)).
- A. LAS SELLOS "O" RINGS DEBEN SER REEMPLAZADOS SIEMPRE DESPUÉS DE CADA 100 HORAS DE USO.
 - B. LOS SELLOS "O" RINGS DEBEN SER SIEMPRE REEMPLAZADOS EN CADA INSPECCIÓN DE 100 HORAS O ANUAL.
 - C. LOS SELLOS FABRICADOS DE ELASTÓMEROS (CAUCHO DE NITRITO, ETC.) NO TIENEN UNA VIDA ÚTIL FINITA, AUNQUE ES UNA BUENA PRÁCTICA REEMPLAZARLAS REGULARMENTE.

- 48. SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA SEGÚN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO EN RELACIÓN A PRÁCTICAS STANDARD:** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 4.2.1 "O" RINGS AND SEALS (10 APRIL 2006, PAGE 4-1)).
- A. CUANDO SE DESMONTAN LAS UNIDADES, LOS SELLOS "O" RINGS DEBEN INSPECCIONARSE Y DONDE SEA POSIBLE, REEMPLAZARSE.
 - B. CUANDO SE DESMONTAN LAS UNIDADES, LOS SELLOS "O" RINGS DEBEN SER REVISADAS Y QUIZÁS GIRADAS (AL ANVERSO) SI NO ESTÁN AGRIETADAS.
 - C. LOS DAÑOS MENORES EN LOS SELLOS "O" RINGS, SON ACEPTABLES SI SE CORRIGEN EN LA SIGUIENTE INSPECCIÓN DE 100 HORAS/ANUAL.
-
- 49. SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA SEGÚN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO, EN RELACIÓN A PRÁCTICAS STANDARD EN LA INSPECCIÓN DE LOS SELLOS "O" RINGS:**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 4.2.1. "O" RINGS AND SEALS (AMENDMENT 3 PAGE, 4 – 110 APRIL 2006)).
- A. LA INSPECCIÓN DEBE CONSISTIR EN UNA INSPECCIÓN VISUAL DETALLADA EN BUSCA DE DEFORMACIONES, CORTES, GRIETAS Y AGUJEROS, SE PERMITEN COMPRESIONES EN LA SUPERFICIE EXTERIOR SI EL SELLO "O" RING SE REEMPLAZA DENTRO DE LAS DIEZ HORAS SIGUIENTES A LA INSPECCIÓN DE LAS 100 HORAS
 - B. LA INSPECCIÓN DEBE CONSISTIR EN UNA INSPECCIÓN VISUAL DETALLADA EN BUSCA DE GRIETAS Y AGUJEROS.
 - C. LA INSPECCIÓN DEBE CONSISTIR EN UNA INSPECCIÓN VISUAL DETALLADA EN BUSCA DE DEFORMACIONES, CORTES, GRIETAS O AGUJEROS. EL SELLO ("O" RING) DEBE SER RECHAZADO SI SE ENCUENTRA ALGÚN DEFECTO.

- 50. SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA SEGÚN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO, EN RELACIÓN A PRÁCTICAS STANDARD SOBRE USO DE PASTA PTFE:** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 4.2.3. PTFE PASTE (AMENDMENT 1 PAGE 4 – 2, 05 OCTOBER 2007)).
- A. ASEGÚRESE SIEMPRE DE QUE LAS ROSCAS ESTÉN LIMPIAS Y LIBRES DE SELLADOR VIEJO. USE UN CEPILLO DE ALAMBRE Y UN AEROSOL DE LIMPIEZA A BASE DE DISOLVENTE. LIMPIE CUALQUIER RESIDUO DE LOS CILINDROS.
 - B. APLIQUE LA PASTA GENEROSAMENTE EN LA ROSCA HEMBRA DEL CILINDRO PREVIO AL MONTAJE.
 - C. LAS ROSCAS NO NECESITAN ESTAR LIMPIAS DE RESIDUOS DE PASTA YA QUE LA APLICACIÓN DE PASTA FRESCA FORMARÁ UN SELLO A SU ALREDEDOR.
- 51. DURANTE EL PROCESO DE SUSTITUCIÓN DE LA EMPUÑADURA DE UNA VÁLVULA DE EXTRACCIÓN DE LÍQUIDO, DEL TIPO DE CIERRE RÁPIDO (QSO) USTED DEBERÍA:** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 4.4.2. LIQUID OFFTAKE VALVE – QUICK SHUT OFF. (QSO) TYPE (10 APRIL 2006, PAGE 4 – 6)).
- A. APLICAR LOCTITE 370 STUD LOCK, A LAS ROSCAS EN EL EXTREMO DEL EJE DE LA VÁLVULA (PISTÓN).
 - B. APLICAR LOCTITE 270 STUD LOCK, A LAS ROSCAS EN EL EXTREMO DEL EJE DE LA VÁLVULA (PISTÓN).
 - C. APLICAR LOCTITE 170 STUD LOCK, A LAS ROSCAS EN EL EXTREMO DEL EJE DE LA VÁLVULA (PISTÓN).
- 52. AL REEMPLAZAR EL INDICADOR DE CONTENIDOS DE UNA BOTELLA (CILINDRO):** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 4.4.3.1. REPLACEMENT OF CONTENTS GAUGEDIAL INDICATOR (10 APRIL 2006, PAGE 4 – 7)).
- A.- EL INDICADOR PUEDE SER REEMPLAZADO CON LA BOTELLA LLENA O PARCIALMENTE LLENA.
 - B.- EL INDICADOR PUEDE SER REEMPLAZADO CON LA BOTELLA VACIA O PARCIALMENTE VACIA.
 - C.- LA TAREA DEBE SER REALIZADA EN EL AMBIENTE DE UN TALLER.

- 53. LAS LIMITACIONES PARA LAS REPARACIONES CON PARCHES ADHESIVOS EN EL HYPERLAST SON:** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 2.1.4. FABRIC REPAIRS LIMITATIONS, (AMENDEMENT 3, 21 DECEMBRE 2011, PAGE 2-4)).
- A. EL DIÁMETRO MÁXIMO DEL AGUJERO ES MENOR DE 25 MM. EL MÁXIMO LARGO DE LA ROTURA ES MENOR DE 50 MM. TIENE QUE HABER AL MENOS 100 MM. ENTRE CADA PARCHES (INCLUYENDO REPARACIONES YA EXISTENTES).
 - B. EL DIÁMETRO MÁXIMO DEL AGUJERO ES MENOR DE 40 MM. EL MÁXIMO LARGO DE LA ROTURA ES MENOR DE 50 MM. TIENE QUE HABER AL MENOS 100 MM. ENTRE CADA PARCHES (INCLUYENDO REPARACIONES YA EXISTENTES).
 - C. EL DIÁMETRO MÁXIMO DEL AGUJERO ES MENOR DE 25 MM. EL MÁXIMO LARGO DE LA ROTURA ES MENOR DE 100 MM. TIENE QUE HABER AL MENOS 100 MM. ENTRE CADA PARCHES (INCLUYENDO REPARACIONES YA EXISTENTES).
- 54. COMPLETE CORRECTAMENTE LA SIGUIENTE AFIRMACIÓN: “LAS REPARACIONES CON PARCHES ADHESIVOS EN EL HYPERLAST.....”** (REF.:CAMERON MAINTENANCE MANUAL 2.2.3. ADHESIVE PATCH REPAIRS (AMENDEMENT 3, 21 DECEMBRE 2011, PAGE 2-4)).
- A. DEBEN TENER AL MENOS UNA FILA DE COSTURA ALREDEDOR DE LA PERIFERIA DEL PARCHES”.
 - B. NO REQUIEREN DE COSTURA PARA AGUJEROS DE DIÁMETRO MENOR A 15 MM”.
 - C. DEBEN TENER DOS FILAS DE COSTURA ALREDEDOR DEL CONTORNO DEL PARCHES”.

- 55. SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA, EN LO REFERIDO A REPARACIONES CON CINTA ADHESIVA CON COSTURA:** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 2.2.4. ADHESIVE STRIP REPAIRS WITH STICHING, (AMENDEMENT 3, 21 DECEMBRE 2011, PAGE 2-4)).
- A. EL BORDE DE LA CINTA DEBERÁ CUBRIR LA TELA ORIGINAL DE FÁBRICA, POR 25 MM. SE DEBERÁN COSER DOS LÍNEAS DE COSTURA ALREDEDOR DE LOS BORDES DE LA CINTA.
 - B. EL BORDE DE LA CINTA DEBERÁ CUBRIR LA TELA ORIGINAL UNOS 15 MM Y SE DEBERÁN COSER DOS LÍNEAS DE COSTURA ALREDEDOR DE LOS BORDES DE LA CINTA.
 - C. EL BORDE DE LA CINTA DEBERÁ CUBRIR LA TELA ORIGINAL UNOS 25 MM Y COSERSE UN MINIMO DE UNA LÍNEA DE COSTURA ALREDEDOR DE LOS BORDES DE LA CINTA.
-
- 56. SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA, EN LO REFERIDO AL REEMPLAZO DE PANELES:** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 2.2.1. (4) PANEL REPLACEMENT (AMENDEMENT 3, 21 DECEMBRE 2011, PAGE 2 - 3)).
- A. EL PANEL NUEVO DEBE SER COCIDO EN LA ENVOLTURA, USANDO UNA COSTURA PARA GLOBO. COMIENZE EN LAS INTERSECCIONES CON LAS COSTURAS HORIZONTALES. CUANDO COSA LAS COSTURAS VERTICALES, COMIENZE Y TERMINE 100 MM MAS ALLÁ DE DONDE LAS COSTURAS FUERON DESCOCIDAS ORIGINALMENTE.
 - B. EL PANEL NUEVO DEBE SER COCIDO EN LA ENVOLTURA, USANDO UNA COSTURA PARA GLOBO. COMIENZE EN LAS INTERSECCIONES CON LAS COSTURAS HORIZONTALES. CUANDO COSA LAS COSTURAS VERTICALES, COMIENZE Y TERMINE 150 MM MAS ALLÁ DE DONDE LAS COSTURAS FUERON DESCOCIDAS ORIGINALMENTE.
 - C. EL PANEL NUEVO DEBE SER COCIDO EN LA ENVOLTURA, USANDO UNA COSTURA PARA GLOBO. COMIENZE EN LAS INTERSECCIONES CON LAS COSTURAS HORIZONTALES. CUANDO COSA LAS COSTURAS VERTICALES, COMIENZE Y TERMINE 200 MM MAS ALLÁ DE DONDE LAS COSTURAS FUERON DESCOCIDAS ORIGINALMENTE.

- 57. SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA, EN LO REFERIDO AL REEMPLAZO DE PANELES:** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 2.2.1 (3) PANEL REPLACEMENT (AMENDMENT 3, 21 DECEMBER 2011 PAGE 2-3)).
- A. SI EL PANEL DE REEMPLAZO, ES DEMASIADO GRANDE O DEMASIADO PEQUEÑO PARA LA APERTURA EN LA ENVOLTURA, LA ENVOLTURA DEBERÁ SER CORTADA PARA QUE SE AJUSTE.
 - B. SI EL PANEL DE REEMPLAZO, ES DEMASIADO GRANDE O DEMASIADO PEQUEÑO PARA LA APERTURA EN LA ENVOLTURA, EL PANEL DEBERÁ SER CORTADO CON 20 MM DE DIFERENCIA PARA QUE SE AJUSTE.
 - C. SI EL PANEL DE REEMPLAZO, ES DEMASIADO GRANDE O DEMASIADO PEQUEÑO PARA LA ABERTURA EN LA ENVOLTURA, NINGUNA PARTE DEL PANEL O DE LA ENVOLTURA DEBERÁ SER CORTADA PARA HACERLO CALZAR.
- 58. SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA SEGÚN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO, EN LO REFERIDO AL REEMPLAZO DE CINTAS DE CARGA HORIZONTALES:** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 2.3.2 HORIZONTAL LOAD TAPES (AMENDMENT 3, 21 DECEMBER 2011 PAGE 2-5))
- A. LAS CINTAS DE NYLON Y POLYESTER, NO DEBEN USARSE JUNTAS EN LA MISMA CINTA DE CARGA HORIZONTAL.
 - B. LAS CINTAS DE NYLON Y POLYESTER, PUEDEN USARSE JUNTAS EN LA MISMA CINTA DE CARGA HORIZONTAL.
 - C. LAS CINTAS DE NYLON Y POLYESTER, PUEDEN USARSE JUNTAS EN LA MISMA CINTA DE CARGA HORIZONTAL. POR DEBAJO DEL ECUADOR.
- 59. SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA SEGÚN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO, EN LO REFERIDO AL REEMPLAZO DE CINTAS DE CARGA HORIZONTAL:** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 2.3.2. HORIZONTAL LOAD TAPES (AMENDEMENT 3, 21 DECEMBRE 2011, PAGE 2 - 5)).
- A. LAS REPARACIONES PODRÍAN SER HECHAS, USANDO LA MISMA ESPECIFICACIÓN DE LA CINTA QUE YA ESTÁ INSTALADA.
 - B. LAS REPARACIONES DEBEN SER HECHAS, USANDO LA MISMA ESPECIFICACIÓN DE LA CINTA QUE YA ESTÁ INSTALADA.
 - C. LAS REPARACIONES PUEDEN SER HECHAS, USANDO LA MISMA ESPECIFICACIÓN DE LA CINTA QUE YA ESTÁ INSTALADA.

- 60. SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA SEGÚN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO, EN LO REFERIDO A LAS JUNTAS (UNIONES) DE PUNTADAS PARALELAS EN CINTAS DE CARGAS VERTICALES:** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 2.3.3.2. HORIZONTAL LOAD TAPES (AMENDEMENT 3, 21 DECEMBRE 2011, PAGE 2 - 5)).
- A. LAS UNIONES DE PUNTADAS PARALELAS, NO ESTÁN PERMITIDAS EN CINTAS DE POLIÉSTER DE 12MM.
 - B. SE PERMITEN JUNTAS DE PUNTADAS PARALELAS EN CINTAS DE POLIÉSTER DE 12 MM. POR DEBAJO DEL ECUADOR.
 - C. SE PERMITEN JUNTAS DE PUNTADAS PARALELAS EN CINTAS DE POLIÉSTER DE 12 MM. POR ENCIMA DEL ECUADOR.
- 61. SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA SEGÚN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO, EN LO REFERIDO A CUERDAS DE CONTROL:** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 2.4.1. CONTROL LINES, GENERAL (AMENDEMENT 3, 21 DECEMBRE 2011, PAGE 2 - 12)).
- A. TODAS LAS CUERDAS DE CONTROL DEBEN SER REEMPLAZADAS CON CUERDAS IDÉNTICAS A LAS ORIGINALES.
 - B. TODAS LAS CUERDAS DE CONTROL DEBEN SER REEMPLAZADAS CON CUERDAS SIMILARES A LAS ORIGINALES.
 - C. LAS CUERDAS DE CONTROL NO NECESITAN SER REEMPLAZADAS CON CUERDAS IDÉNTICAS A LAS ORIGINALES.
- 62. SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA SEGÚN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO, EN LO REFERIDO A CENTRADO DEL PARACAÍDAS Y CUERDAS CUBIERTAS:** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 2.4.3.2. PARACHUTE CENTRALISING AND SROUD LINES (AMENDEMENT 3, 21 DECEMBRE 2011, PAGE 2 - 13)).
- A. SI ESTA DAÑADA, LA CUERDA DEBE SER REEMPLAZADA COMPLETAMENTE, ENHEBRANDO TODA LA SECCIÓN Y AQUELLAS CUERDAS A CADA LADO DE LA CUERDA DAÑADA.
 - B. SI ESTA DAÑADA, LA CUERDA NO DEBE SER REEMPLAZADA
 - C. SI ESTA DAÑADA, LA LINEA DEBE SER REEMPLAZADA O, LA SECCIÓN DAÑADA PUEDE SER CORTADA Y UNA NUEVA SECCIÓN, DEBE SER ANUNADA

63. **SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA SEGÚN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO, EN LO REFERIDO A CUBIERTAS/CENTRALIZACIÓN DE CUERDAS RDS Y SMART VENT:**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 2.4.3.3. RDS AND VENT SHROUD / CENTRALISING LINES (AMENDEMENT 3, 21 DECEMBRE 2011, PAGE 2 - 13)).
- A. SI LA CUERDA ESTÁ DAÑADA DENTRO DE LOS 800 MM. EN LA PARTE INFERIOR DE LA POLEA, LA SECCIÓN DAÑADA PUEDE SER CORTADA Y ANUDARSE SU REEMPLAZO.
 - B. SI LA CUERDA ESTÁ DAÑADA DENTRO DE LOS 600 MM. EN LA PARTE INFERIOR DE LA POLEA, LA SECCIÓN DAÑADA PUEDE SER CORTADA Y ANUDARSE SU REEMPLAZO.
 - C. SI LA CUERDA ESTÁ DAÑADA DENTRO DE LOS 900 MM. DE LA POLEA INFERIOR, LA SECCIÓN DAÑADA PUEDE SER CORTADA Y ANUDARSE SU REEMPLAZO.
64. **COMPLETE LO SIGUIENTE: “CON ENVOLTURAS MÁS GRANDES QUE 105.000 PIES CÚBICOS, LA CUERDA DE DESGARRO TIENE DOS SECCIONES, SI LA SECCIÓN INFERIOR ESTÁ DAÑADA PUEDE ATARSE A LA CUERDA ADICIONAL.....”:**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 2.4.3.6. RDS AND VENT RIPLINES (AMENDEMENT 3, 21 DECEMBRE 2011, PAGE 2 - 14)).
- A. PERO CUALQUIER NUDO DEBE ESTAR DENTRO DE LOS 3 MTRS. DEL EXTREMO LIBRE DE LA CUERDA DE CONTROL”
 - B. PERO CUALQUIER NUDO DEBE ESTAR DENTRO DE LOS 5 M DEL FINAL DE LA CUERDA DE CONTROL”
 - C. PERO CUALQUIER NUDO DEBE ESTAR DENTRO DE LOS 10 M DEL FINAL DE LA CUERDA DE CONTROL”

65. **COMPLETE LO SIGUIENTE: “RDS, SMART VENT RIPLINE CON ENVOLTURAS MÁS GRANDES QUE 105.000 PIES CÚBICOS, LA RIP - LINE TIENE DOS SECCIONES, SI LA SECCIÓN SUPERIOR (ACOPLADA AL PARACAÍDAS) ESTÁ DAÑADA.....”:**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 2.4.3.6 RDS AND SMART VENT RIPLINES (AMENDMENT 3, 21 DECEMBER 2011 PAGE 2-14)).
- A. LA SECCIÓN DAÑADA PUEDE SER REEMPLAZADA ANUDANDO UNA NUEVA SECCIÓN DENTRO DE UN MÁXIMO DE 150MM DEL ACOPLAMIENTO AL PARACAÍDAS
 - B. DEBE SER REEMPLAZADA.
 - C. LA SECCIÓN DAÑADA PUEDE SER REEMPLAZADA ANUDANDO UNA NUEVA SECCIÓN DENTRO DE UN MÁXIMO DE 100MM DEL ACOPLAMIENTO A LA POLEA.
66. **SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA MENCIONADA EN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO:**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 2.5.1 STAINLESS STEEL FLYING CABLES (AMENDMENT 3, 21 DECEMBER 2011 PAGE 2-15)).
- A. EL REEMPLAZO DE LOS CABLES DE ACERO INOXIDABLE DE VUELO SÓLO PODRÁN SER SUMINISTRADOS POR CAMERON BALLOONS LTD.
 - B. EL REEMPLAZO PARA LOS CABLES DE ACERO INOXIDABLE DE VUELO PODRÁN SER SUMINISTRADOS POR CUALQUIER FABRICANTE DE GLOBOS DE AIRE CALIENTE.
 - C. EL REEMPLAZO PARA LOS CABLES DE ACERO INOXIDABLE DE VUELO PODRÁN SER HECHOS DE LA CORRECTA ESPECIFICACIÓN Y EQUIPADOS POR UNA ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO APROBADA.
67. **COMPLETE LA SIGUIENTE AFIRMACIÓN: “AL REEMPLAZAR CABLES DE ACERO INOXIDABLE DE VUELO USANDO UN "QUICK-LINK", EL CIERRE ROSCA DEL QUICK-LINK DEBERÁ.....”:**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 2.5.1 STAINLESS STEEL FLYING CABLES (AMENDMENT 3, 21 DECEMBER 2011 PAGE 2-15)).
- A. FIJARSE EN POSICIÓN CERRADO USANDO LOCTITE 570 STUDLOCK.
 - B. FIJARSE EN POSICIÓN CERRADO USANDO PTFE TAPE.
 - C. FIJARSE EN UNA POSICIÓN CERRADA, CON LOCTITE 270 DEL PERNO DE BLOQUEO.

68. **¿ESTÁ PERMITIDO COSER VELCRO NUEVO SOBRE VELCRO VIEJO SIN RETIRAR EL ORIGINAL?**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 2.9 VELCRO REPLACEMENT (AMENDMENT 3, 21 DECEMBER 2011 PAGE 2-16)).
- A. NO ESTÁ PERMITIDO COSER VELCRO NUEVO SOBRE VELCRO VIEJO SIN RETIRAR EL ORIGINAL.
 - B. ESTÁ PERMITIDO COSER VELCRO NUEVO SOBRE VELCRO VIEJO SIN RETIRAR EL ORIGINAL, PERO DEBE ASEGURARSE QUE EL PARCHÉ NO QUEDE DEMASIADO RÍGIDO. SI NO SE RETIRA EL VELCRO VIEJO, DEBE ANOTARSE EN LA BITÁCORA DE LA AERONAVE.
 - C. ESTÁ PERMITIDO COSER VELCRO NUEVO SOBRE VELCRO VIEJO SIN RETIRAR EL ORIGINAL SÓLO DESPUÉS DE PREVIA CONSULTA A CAMERON BALLOONS LTD. Y SI LA ENVOLTURA TIENE MENOS DE 500 HORAS DE TIEMPO DE VUELO REGISTRADO EN EL CUADERNO DE BITÁCORA DE LA AERONAVE.
69. **SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA EN LO REFERIDO A LAS REPARACIONES DE CANASTAS:**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 3.2, WICKERWORK (10 APRIL 2006 PAGE 3-1)).
- A. LA REPARACIÓN LOCAL DEL TEJIDO DEBE LIMITARSE A UN TOTAL DE 20% DEL AREA TOTAL DE LA SUPERFICIE DE LA CANASTA Y 25% DEL ÁREA DE LA SUPERFICIE DE CUALQUIER LADO DE LA CANASTA. LAS REPARACIONES NO DEBEN AFECTAR A LA INTEGRIDAD ESTRUCTURAL DE LA CANASTA.
 - B. RE-TEJER LOCALMENTE DEBE LIMITARSE A UN TOTAL DE 30% DE LA SUPERFICIE TOTAL DE LA CANASTA, Y 25% DEL ÁREA DE SUPERFICIE DE CUALQUIER LATERAL DE LA CANASTA. LAS REPARACIONES NO DEBEN AFECTAR A LA INTEGRIDAD ESTRUCTURAL DE LA CANASTA.
 - C. RE-TEJER LOCALMENTE DEBE LIMITARSE A UN TOTAL DE 20% DE LA SUPERFICIE TOTAL DE LA CANASTA, Y 35% DEL ÁREA DE SUPERFICIE DE CUALQUIER LATERAL DE LA CANASTA. LAS REPARACIONES NO DEBEN AFECTAR A LA INTEGRIDAD ESTRUCTURAL DE LA CANASTA.

70. **¿QUÉ LONGITUD DEBE TENER UNA SEPARACIÓN EN EL PISO DE LA CANASTA DE PISO SÓLIDO, VISIBLES EN AMBOS LADOS DE LA MADERA, PARA SER REPARADA MEDIANTE LA INSTALACIÓN DE UN PARCHE DE CONTRACHAPADO MARINO EN EL INTERIOR DE LA BASE DE LA CANASTA?**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 3.6, BASKET FLOORS AND RUNNERS (SOLID FLOOR BASKETS), (10 APRIL 2006 PAGE 3-2)).
- A. 75 MM (3 PULGADAS) Y 450 MM (18 PULGADAS) DE LARGO.
 - B. 100 MM Y 600 MM
 - C. 50 MM Y 300 MM 32.
71. **SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA SEGÚN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO:** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 4.1.1, SPARE PARTS, (10 APRIL 2006 PAGE 4-1)).
- A. SON ACEPTABLES OTRAS PIEZAS DE REPUESTO EQUIVALENTES DISPONIBLES COMERCIALMENTE.
 - B. UTILICE SÓLO PIEZAS DE REPUESTO GENUINAS DE CAMERON BALLOONS AL MANTENER O REPARAR COMPONENTES DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE Y DE LOS QUEMADORES.
 - C. SON ACEPTABLES OTRAS PIEZAS DE REPUESTO EQUIVALENTES DISPONIBLES COMERCIALMENTE SI SON PROBADAS EXHAUSTIVAMENTE PREVIO A SU PUESTA EN SERVICIO.
72. **SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA SEGÚN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO:** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 4.2.6, BURNER HOSE REPLACEMENT, (AMENDMENT 1, 05 OCTOBER 2007, PAGE 4-2)).
- A. LAS MANGUERAS DE LOS QUEMADORES CON ACCESORIOS NPT CÓNICOS DEBEN ENSAMBLARSE CON LOCTITE 270.
 - B. LAS MANGUERAS DE LOS QUEMADORES CON ACCESORIOS NPT CÓNICOS DEBEN ENSAMBLARSE CON PASTA PTFE.
 - C. LAS MANGUERAS DE LOS QUEMADORES CON ACCESORIOS NPT CÓNICOS, DEBERÍAN ENSAMBLARSE CON CINTA PTFE.

73. ¿BAJO QUÉ CIRCUNSTANCIAS UN INSPECTOR ESTÁ OBLIGADO A LLEVAR A CABO UNA PRUEBA DE RESISTENCIA EN UN GLOBO CAMERON?

(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 6.5.1, MAINTENACE SCHEDULE, ENVELOPE STRUCTURE, (AMENDMENT 3, 21 DECEMBER 2011, PAGE 6-3) / CAMERON MAINTENANCE MANUAL 6.9.2, ENVELOPE OVERHEAT INSPECTIONS (AMENDMENT 3, 21 DECEMBER 2011, PAGE 6-20)).

- A. EN CADA INSPECCIÓN DE 100 HORAS/ANUAL; DESPUÉS QUE EL GLOBO TIENE 200 HORAS REGISTRADAS EN EL CUADERNO DE BITÁCORA; DESPUÉS DE LA SOSPECHA DE SOBRE-CALENTAMIENTO; Y TAMBIÉN A DISCRECIÓN DEL INSPECTOR.
- B. EN CADA INSPECCIÓN DE 100 HORAS/ANUAL.
- C. EN CADA INSPECCIÓN DE ANUAL / 100 HORAS; DESPUÉS QUE EL GLOBO TIENE 250 HORAS REGISTRADAS EN EL CUADERNO DE BITÁCORA; DESPUÉS DE LA SOSPECHA DE SOBRE-CALENTAMIENTO; Y TAMBIÉN A DISCRECIÓN DEL INSPECTOR.

74. PARA COMPLETAR LA AFIRMACIÓN QUE SEÑALA A CONTINUACIÓN, SELECCIONE LA OPCIÓN CORRECTA: “AL REEMPLAZAR LOS MAIN BURNER JETS DEL QUEMADOR STRATUS.....”:

(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 4.7.5, STRATUS MAIN BURNER JETS, (10 APRIL 2006, PAGE 4-29)).

- A. LOS JETS DEBEN SER APRETADOS A UN PAR MÁXIMO DE 5NM.
- B. SE DEBE APLICAR SELLADOR LOCTITE 572 A LA ROSCA DEL TORNILLO DE CADA JET.
- C. LOS JETS DEBEN SER APRETADOS A UN PAR MÁXIMO DE 4NM.

75. **PARA COMPLETAR LA AFIRMACIÓN QUE SEÑALA A CONTINUACIÓN, SELECCIONE LA OPCIÓN CORRECTA: “AL PURGAR LOS CILINDROS DE COMBUSTIBLE CON NITRÓGENO, SE DEBE.....”:**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 4.4.8, FUEL CYLINDER PURGING PROCEDURE, (10 APRIL 2006, PAGE 4-8)).
- A. CIERRE EL “FLLG” Y LLENE EL CILINDRO CON EL GAS DE PURGA. LA PRESIÓN MÍNIMA ES DE 4 BAR, LA PRESIÓN MÁXIMA DE 10 BAR.
 - B. CIERRE EL “FLLG” Y LLENE EL CILINDRO CON EL GAS DE PURGA. LA PRESIÓN MÍNIMA ES DE 1 BAR, LA PRESIÓN MÁXIMA DE 12 BAR.
 - C. CIERRE EL “FLLG” Y LLENE EL CILINDRO CON EL GAS DE PURGA. LA PRESIÓN MÍNIMA ES DE 1,5 BAR (22 PSI), LA PRESIÓN MÁXIMA DE 3,5 BAR (50 PSI).
76. **PARA COMPLETAR LA AFIRMACIÓN QUE SEÑALA A CONTINUACIÓN, SELECCIONE LA OPCIÓN CORRECTA: “AL LUBRICAR LA VÁLVULA DE LLAMA PRINCIPAL DE UN QUEMADOR STEALTH / SHADOW, SE DEBE.....”:** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 4.5.1.1, LUBRICATION OF THE MAIN BLAST VALVE, (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 4-9)).
- A. LLENAR EL DEPÓSITO DE LUBRICACIÓN CON 0,5 ML. DE GRASA CAMERON KSP 125.
 - B. USAR AEROSOL DE SILICONA.
 - C. LLENAR EL DEPÓSITO DE LUBRICACIÓN CON 1,5 ML. DE GRASA CAMERON KSP 325.
77. **PARA COMPLETAR LA AFIRMACIÓN QUE SE SEÑALA A CONTINUACIÓN, SELECCIONE LA OPCIÓN CORRECTA: “AL VOLVER A COLOCAR EL QUEMADOR EN EL GIMBAL BLOCK CB2556.....”:**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL, 4.9.4.1, 4, GIMBAL MOUNTED BURNER REFITTING / GIMBAL BLOCK (CB2556)(21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 4-30)).
- A. APLIQUE LOCTITE 370 A LOS TORNILLOS EN EL LADO "FINO" DE LA TAPA Y ENCAJARLOS EN EL BLOQUE CON LAS GOLILLAS RESORTEDAS. APRIETE COMPLETAMENTE LOS PERNOS (LLAVE ALLEN DE 4 MM).
 - B. APLIQUE LOCTITE 222 A LOS PERNOS DEL LADO "GRUESO" DE LA TAPA Y ACOMODELOS EN EL BLOQUE CON LAS GOLILLAS RESORTEDAS. APRIETE COMPLETAMENTE LOS PERNOS (LLAVE ALLEN DE 4 MM).
 - C. APRIETE LOS PERNOS A UN PAR DE 3NM.

78. **PARA COMPLETAR LA AFIRMACIÓN QUE SE SEÑALA A CONTINUACIÓN, SELECCIONE LA OPCIÓN CORRECTA: “AL VOLVER A COLOCAR EL QUEMADOR EN EL GIMBAL BLOCK CB2556.....”:**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL, 4.9.4.1, 2, GIMBAL MOUNTED BURNER REFITTING / GIMBAL BLOCK (CB2556) (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 4-30)).
- A. CUBRA LIGERAMENTE EL SOPORTE DE MONTAJE DEL QUEMADOR, CON GRASA MOLYCOTE 33.
 - B. ROCÍE GENEROSAMENTE EL SOPORTE DE MONTAJE DEL QUEMADOR CON LUBRICANTE DE SILICONA EN AEROSOL.
 - C. CUBRA GENEROSAMENTE EL SOPORTE DE MONTAJE DEL QUEMADOR CON GRASA MOLYKOTE 54.
79. **SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA: “AL LLEVAR A CABO LA INSPECCIÓN DE AERONAVEGABILIDAD DE UNA CANASTA DEL TIPO PISO TEJIDO:**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 6.6.5 BASKET, WOVEN BASKET FLOORS (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 6-13)).
- A. NINGUNA CAÑA LONGITUDINAL ADYACENTE DEBE ESTAR ROTA.
 - B. NO MÁS DE TRES CAÑAS LONGITUDINALES ADYACENTES DEBEN ESTAR ROTAS.
 - C. NO MÁS DE DOS CAÑAS LONGITUDINALES ADYACENTES PUEDEN ESTAR ROTAS O GASTADAS POR DEBAJO DE 2/3 DE SU GROSOR ORIGINAL.
80. **SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA: “AL LLEVAR A CABO UNA INSPECCIÓN DE AERONAVEGABILIDAD DE LA PROTECCIÓN DE CUERO CRUDO DE UNA CANASTA,.....”:**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 6.6.5 BASKET, BASKET RAWHIDE (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 6-13)).
- A. CUALQUIER DEFECTO EN LA PROTECCIÓN DE CUERO QUE PERMITA EL INGRESO DE MATERIAS EXTRAÑAS, DEBE SER REPARADA.
 - B. CORTES MENORES A 100 MM DE LARGO NO NECESITAN SER REPARADOS.
 - C. LOS CORTES Y HENDIDURAS MENORES A 60 MM DE LARGO NO NECESITAN SER REPARADOS.

81. **AL LLEVAR A CABO UNA INSPECCIÓN DE AERONAVEGABILIDAD DE LAS BARRAS DE SOPORTE DEL QUEMADOR, SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA:**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 6.6.5 BASKET, BURNER SUPPORT RODS (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 6-14)).
- A. NINGÚN MOVIMIENTO DE SOLTURA ES ACEPTABLE.
 - B. REVISE QUE LOS CABLES DE LA CANASTA, NO PERMITAN QUE EL ESTRUCTURA DEL QUEMADOR SE LEVANTE MÁS DE 25 MM (1 PULGADA) DE LAS BARRAS DE SOPORTE CUANDO EL MARCO DEL QUEMADOR ESTÁ APAREJADO A LA CANASTA.
 - C. REVISE QUE LOS CABLES DE LA CANASTA, NO PERMITAN QUE EL ESTRUCTURA DEL QUEMADOR SE LEVANTE MÁS DE 50 MM (2 PULGADAS) DE LAS BARRAS DE SOPORTE.
82. **SELECCIONE LA AFIRMACIÓN CORRECTA: “AL LLEVAR A CABO UNA INSPECCIÓN DE AERONAVEGABILIDAD DE LAS BARRAS DE SOPORTE DEL QUEMADOR.....”:**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 6.6.5 BASKET, BURNER SUPPORT RODS (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 6-14)).
- A. LAS BARRAS DE SOPORTE NO DEBEN ESTAR AGRIETADAS O ROTAS.
 - B. LAS GRIETAS DE NO MÁS DE 25 MM (1 PULGADA) SON ACEPTABLES.
 - C. LAS GRIETAS DE NO MÁS DE 25 MM (1 PULGADA) SON ACEPTABLES SIEMPRE QUE SE LIMITEN A UNA EN CADA BARRA.
83. **AL LLEVAR A CABO UNA INSPECCIÓN ANUAL DE UN CILINDRO DE COMBUSTIBLE DE ACERO INOXIDABLE ¿QUÉ PROFUNDIDAD DE ABOLLADURA REQUERIRÁ SU RECHAZO?** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 6.6.7.5, ANNUAL INSPECTION OF FUEL CYLINDERS, TABLE 6.1 GUIDANCE ON REJECTION LIMITS RELATING TO PHYSICAL AND MATERIAL DEFECTS IN THE CYLINDER SHELL. (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 6-17)).
- A. TODAS LAS ABOLLADURAS REQUIEREN RECHAZO Y FALLO DE UN CILINDRO DE VUELO.
 - B. UNA QUE EXCEDA UN TERCIO DE SU ESPESOR EN CUALQUIER PUNTO.
 - C. UNA QUE EXCEDA UN CUARTO DE SU ANCHO EN CUALQUIER PUNTO.

84. **AL LLEVAR A CABO UNA INSPECCIÓN ANUAL DE UN CILINDRO DE COMBUSTIBLE DE ACERO INOXIDABLE ¿QUÉ DEFINICIÓN DE "ABOLLADURA" ES CORRECTA?**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 6.6.7.5, ANNUAL INSPECTION OF FUEL CYLINDERS, TABLE 6.1 GUIDANCE ON REJECTION LIMITS RELATING TO PHYSICAL AND MATERIAL DEFECTS IN THE CYLINDER SHELL. (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 6-17)).
- A. NO HAY UNA DEFINICIÓN ESPECÍFICA.
 - B. UNA DEPRESIÓN EN EL CILINDRO QUE NI HA PENETRADO NI ELIMINADO METAL, Y SU ANCHURA EN CUALQUIER PUNTO ES MAYOR QUE 2% DEL DIÁMETRO EXTERNO DEL CILINDRO.
 - C. UNA DEPRESIÓN EN EL CILINDRO QUE NO HA PENETRADO NI ELIMINADO METAL, Y SU ANCHURA EN CUALQUIER PUNTO, ES MAYOR QUE 4% DEL DIÁMETRO EXTERNO DEL CILINDRO.
85. **¿A SU JUICIO, QUE ASEVERACIÓN ES CORRECTA SI AL LLEVAR A CABO UNA INSPECCIÓN ANUAL Y ANALISIS DE DAÑO DE UN CILINDRO DE COMBUSTIBLE DE ACERO INOXIDABLE, USTED SIENDE UNA HENDIDURA CON LA UÑA DEL PULGAR EN EL CUERPO PRINCIPAL DEL DEPÓSITO DE LA BOTELLA?**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 6.6.7.5, ANNUAL INSPECTION OF FUEL CYLINDERS, TABLE 6.1 GUIDANCE ON REJECTION LIMITS RELATING TO PHYSICAL AND MATERIAL DEFECTS IN THE CYLINDER SHELL. (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 6-17)).
- A. RECHAZAR EL CILINDRO, YA QUE SU PROFUNDIDAD PROBABLE ES DE MÁS DEL 10% DEL ESPESOR DE LA PARED EN SU PUNTO MÁS DELGADO.
 - B. ACEPTAR EL CILINDRO COMO AERONAVEGABLE, PERO MARCAR LA HENDIDURA CON UN MARCADOR PERMANENTE, SU FIRMA, NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN PERSONAL Y FECHA.
 - C. ACEPTAR EL CILINDRO COMO AERONAVEGABLE Y ANOTAR LA HENDIDURA EN EL CUADERNO DE BITÁCORA DE LA AERONAVE Y LUEGO MARCAR LA HENDIDURA CON UN MARCADOR PERMANENTE, SU FIRMA, NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN PERSONAL Y FECHA.

86. **¿CUÁL ES EL LÍMITE DE LA PROFUNDIDAD DE PENETRACIÓN PARA RECHAZO DE UN CORTE O HENDIDURA EN EL GROSOR MÍNIMO ORIGINAL, DE LA PARED DE UN CILINDRO DE ACERO INOXIDABLE?**

(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 6.6.7.5, ANNUAL INSPECTION OF FUEL CYLINDERS, TABLE 6.1 GUIDANCE ON REJECTION LIMITS RELATING TO PHYSICAL AND MATERIAL DEFECTS IN THE CYLINDER SHELL. (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 6-17)).

- A. CUANDO LA HENDIDURA EXCEDA MÁS DEL 15% DEL GROSOR MÍNIMO ORIGINAL DE LA PARED.
- B. CUANDO LA HENDIDURA EXCEDA MÁS DEL 12% DEL GROSOR MÍNIMO ORIGINAL DE LA PARED.
- C. CUANDO LA HENDIDURA EXCEDA MÁS DEL 5% DEL GROSOR MÍNIMO ORIGINAL DE LA PARED.

87. **¿QUÉ ACCIÓN DEBE TOMAR SI AL INSPECCIONAR UNA MANGUERA DE COMBUSTIBLE DEL QUEMADOR, USTED PUEDE VER EL TRENZADO DE ACERO?**

(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 6.6.4. MAINTENANCE SCHEDULE, BURNER SYSTEM (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 6-12)).

- A. RECHAZAR LA MANGUERA YA QUE NO DEBE SER VISIBLE EL TRENZADO DE ACERO.
- B. REPARAR LA MANGUERA CON UNA CUBIERTA DE CAUCHO APROPIADA.
- C. ANOTAR EL DAÑO EN EL CUADERNO DE BITÁCORA DE LA AERONAVE Y SUGERIR QUE SE MONITOREE CUALQUIER DETERIORO POSTERIOR.

88. **SI UN GLOBO HA ESTADO EN CONTACTO CON UNA LÍNEA ELÉCTRICA-
¿CUÁL ES LA CORRECTA ACCIÓN A TOMAR?**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 6.9.3 POWERLINE CONTACT
INSPECTIONS (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 6-20)).
- A. SE DEBE LLEVAR A CABO UNA COMPLETA INSPECCIÓN DE LOS CABLES DE SUSPENSIÓN DE LA CANASTA Y LA ENVOLTURA, CUALQUIER HALLAZGO DEBE SER REGISTRADO EN EL CUADERNO DE BITÁCORA DE LA AERONAVE.
 - B. SE DEBE LLEVAR A CABO UNA COMPLETA INSPECCIÓN DE LOS CABLES DE SUSPENSIÓN DE LA CANASTA Y LA ENVOLTURA, ADEMÁS TODOS LOS CILINDROS DE VUELO DEBEN PASAR UNA PRUEBA DE PRESIÓN
 - C. UNA INSPECCIÓN COMPLETA DE LAS 100 HORAS /ANUAL DEBE LLEVARSE A CABO. EN PARTICULAR DEBE PRESTAR ATENCIÓN A LAS PARTES METÁLICAS, ESPECIALMENTE LOS CILINDROS DE COMBUSTIBLE, CABLES DE SUSPENSIÓN DE LA CANASTA / ENVOLTURA. REVISE POR DAÑOS ELÉCTRICOS.
89. **¿A QUÉ DISTANCIA DE UNA COSTURA O CINTA DE CARGA, NO DEBERÍA SER USADA PARA REPARAR LA ENVOLTURA, MEDIANTE LA TÉCNICA DE "PARCHE ADHESIVO" O "CINTA ADHESIVA"?**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 2.1.4 FABRIC REPAIR LIMITATIONS, NOTE, (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 2-2)).
- A. 25 MM.
 - B. 35 MM.
 - C. 100 MM.
90. **AL REEMPLAZAR PANELES EN EL "ÁREA C" DE UNA ENVOLTURA DE CAMERON BALLOONS, LOS PANELES PRE-CORTADOS DEBEN SER USADOS:**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 2.1.4 FABRIC REPAIR LIMITATIONS, (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 2-2)).
- A. DONDE MÁS DE UN 5% DEBA SER REEMPLAZADO DE UNA SOLA VEZ.
 - B. DONDE MÁS DE UN 10% DEBA SER REEMPLAZADO DE UNA SOLA VEZ.
 - C. PARA EL REEMPLAZO DE TODOS LOS PANELES.

91. **AL REEMPLAZAR PANELES EN EL "ÁREA A" DE UNA ENVOLTURA DE CAMERON BALLOONS, LOS PANELES PRE-CORTADOS O CONJUNTOS PRECOSIDOS, DEBEN SER USADOS:**

(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 2.1.4 FABRIC REPAIR LIMITATIONS, (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 2-2)).

- A. CUANDO SEA NECESARIO REEMPLAZAR EN CUALQUIER MOMENTO, MÁS DE UN 10% DE PANELES DE TELA DE LA ENVOLTURA.
- B. CUANDO SEA NECESARIO REEMPLAZAR EN CUALQUIER MOMENTO, MÁS DE UN 15% DE PANELES DE TELA DE LA ENVOLTURA O PARA EL REEMPLAZO DE TODOS LOS PANELES.
- C. DONDE MÁS DE UN 5% DE PANELES DE TELA DE LA ENVOLTURA, DEBA SER REEMPLAZADO DE UNA SOLA VEZ.

92. **ESCOJA LA AFIRMACIÓN CORRECTA:**

(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 2.1.4 FABRIC REPAIR LIMITATIONS, (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 2-2)).

- A. LOS COMPONENTES PRE-CORTADOS Y PRE-COSIDOS DEBEN SER FABRICADOS POR CAMERON BALLOONS LTD.
- B. LOS COMPONENTES PRE-CORTADOS Y PRE-COSIDOS PUEDEN SER FABRICADOS CUALQUIER ORGANIZACIÓN QUE POSEA UN C. M. A.
- C. LOS COMPONENTES PRE-CORTADOS Y PRE-COSIDOS DEBEN SER FABRICADOS POR CAMERON BALLOONS LTD. O POR CUALQUIER ORGANIZACIÓN QUE POSEA APROBACIÓN ESCRITA DE CAMERON BALLOONS LTD. PARA ESTE PROPÓSITO.

93. **ESCOJA LA AFIRMACIÓN CORRECTA DE ACUERDO CON LA SECCIÓN 6 DEL MANUAL DE MANTENIMIENTO:** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL 6.6.4 MAINTENANCE SCHEDULE, FUEL MANIFOLDS, (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 6-12)).
- A. LOS CONECTORES (MANIFOLDS) DE COMBUSTIBLE (SI LOS HUBIERA) DEBEN SER INCLUIDOS EN LA INSPECCIÓN Y CHECK FUNCIONAL DEL QUEMADOR.
 - B. LOS CONECTORES (MANIFOLDS) DE COMBUSTIBLE USUALMENTE FORMAN PARTE DEL EQUIPO PERSONAL DEL PILOTO Y COMO TALES NO NECESITAN DE INSPECCIÓN (SI ESTÁN EQUIPADOS) EN EL MOMENTO DE LA INSPECCIÓN.
 - C. LOS CONECTORES (MANIFOLDS) DE COMBUSTIBLE (SI LOS HUBIERA) NO REQUIEREN DE PROGRAMACIÓN DE INSPECCIÓN PERIÓDICA DE MANTENIMIENTO.
94. **LOS NÚMEROS ESTAMPADOS EN UNA VÁLVULA DE ALIVIO DE PRESIÓN "OMECA", NÚMERO DE PIEZA CB-8412 1000 OMECA 660248, QUE SE LEE "01.49" INDICARÍA:** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL APPENDIX 3 PRESSURE RELIEF VALVE DATE MARKING A3.2.2, (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE A3-1)).
- A. EL NÚMERO DE LOTE ES 2001, SEMANA 49.
 - B. 2001, SEMANA 49.
 - C. LA VARIANTE DEL MODELO.
95. **LA LONGITUD DE LA UNIÓN, EN UNA REPARACIÓN DE UNA CINTA DE CARGA VERTICAL DE 25MM DE ANCHO DEBE SER DE UNA LONGITUD DE:**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL SECTION 2: ENVELOPE REPAIRS, 2.3.3.1. STANDARD JOINT, (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 2-6)).
- A. 500 MM.
 - B. 600 MM.
 - C. 350 MM.

96. **LA LONGITUD FINAL DE LA UNIÓN, EN LA REPARACIÓN DE UNA CINTA DE CARGA VERTICAL DE 12 MM DE ANCHO DEBE SER DE UNA LONGITUD FINAL DE:**
(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL SECTION 2: ENVELOPE REPAIRS, 2.3.2. STANDARD JOINT, (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 2-6)).
- A. 225 MM.
 - B. 470 MM.
 - C. 250 MM.
97. **ESCOJA LA AFIRMACIÓN CORRECTA DEL MANUAL DE MANTENIMIENTO CAMERON:** (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL SECTION 2: ENVELOPE REPAIRS, 2.3.4. BASE TAPE JOINTS, (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 2-7)).
- A. SI CUALQUIER SECCIÓN DE LA CINTA BASE DEL ENVELOPE REQUIERE REEMPLAZO, LAS UNIONES DEBEN SER IDÉNTICAS A LAS CINTAS DE CARGA VERTICAL.
 - B. LAS REPARACIONES DE CINTA BASE DEBEN TENER UNA LONGITUD DE JUNTA STANDARD DE 350 MM.
 - C. LAS REPARACIONES DE CINTA BASE DEBEN TENER UNA LONGITUD DE JUNTA STANDARD DE 225 MM.
98. **ESCOJA LA AFIRMACIÓN CORRECTA DEL MANUAL DE MANTENIMIENTO CAMERON EN LO RELACIONADO CON REPARACIONES DE LAS CINTAS DE BORDE DE APERTURA DEL PARACAÍDAS:**
- (REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL SECTION 2: ENVELOPE REPAIRS, 2.3.5. PARACHUTE APERTURE EDGE TAPES, (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 2-7)).
- A. LAS UNIONES DE LA CINTA DEL BORDE DE APERTURA DEL PARACAÍDAS DEBEN TENER UNA LONGITUD FINAL MÍNIMA DE 100 MM CON 3 FILAS DE PUNTADAS PARALELAS DONDE SE UTILICEN CINTAS DE 20 MM Y 25 MM.
 - B. LAS UNIONES DE LA CINTA DEL BORDE DE APERTURA DEL PARACAÍDAS DEBEN TENER UNA LONGITUD FINAL MÍNIMA DE 250 MM CON 4 FILAS DE PUNTADAS PARALELAS DONDE SE UTILICEN CINTAS DE 20 MM Y 25 MM.
 - C. LAS UNIONES DE LA CINTA DEL BORDE DE APERTURA DEL PARACAÍDAS, DEBEN TENER UNA LONGITUD FINAL MÍNIMA, DE 150 MM CON 4 FILAS DE PUNTADAS PARALELAS DONDE SE UTILICEN CINTAS DE 20 MM Y 25 MM.

99. **ESCOJA LA AFIRMACIÓN CORRECTA DEL MANUAL DE MANTENIMIENTO CAMERON EN LO RELACIONADO CON REPARACIONES DE CINTAS DE BORDE DEL PARACAÍDAS:**

(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL
SECTION 2: ENVELOPE REPAIRS, 2.3.5. PARACHUTE APERTURE EDGE
TAPES, (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 2-7)).

- A. LAS UNIONES EN LA CINTA DEL BORDE DE APERTURA DEL PARACAÍDAS DEBEN TENER UNA LONGITUD FINAL MÍNIMA DE 255 MM CON 6 FILAS DE PUNTADAS PARALELAS DONDE SE UTILICEN CINTAS DE 45 MM.
- B. LAS UNIONES EN LA CINTA DEL BORDE DE APERTURA DEL PARACAÍDAS DEBEN TENER UNA LONGITUD FINAL MÍNIMA DE 150 MM CON 4 FILAS DE PUNTADAS PARALELAS DONDE SE UTILICEN CINTAS DE 45 MM.
- C. LAS UNIONES EN LA CINTA DEL BORDE DE APERTURA DEL PARACAÍDAS DEBEN TENER UNA LONGITUD FINAL MÍNIMA DE 200 MM CON 4 FILAS DE PUNTADAS PARALELAS DONDE SE UTILICEN CINTAS DE 45 MM.

100. **COMPLETE CON LA ALTERNATIVA CORRECTA, LA SIGUIENTE AFIRMACIÓN: “EN UNA REPARACIÓN DE CINTAS DE CORONA LA CINTA REPARADA Y UNA CINTA ADYACENTE (NO REPARADA)”:**

(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL SECTION 2: ENVELOPE
REPAIRS, 2.3.6. (7) REPAIRS TO CROWN TAPES, (21 DECEMBER 2011,
AMENDMENT 3 PAGE 2-8)).

- A. NO DEBERÍA TENER MÁS DE 10 MM DE DIFERENCIA ENTRE LA LONGITUD DE LAS DOS CINTAS.
- B. NO DEBERÍA HABER MÁS DE 20 MM DE DIFERENCIA ENTRE LA CINTA REPARADA Y UNA CINTA ADYACENTE (NO REPARADA).
- C. NO HAY TOLERANCIA PARA DIFERENCIAS DE MÁS DE 5 MM EN EL LARGO DE LAS CINTAS.

101 **COMPLETE CORRECTAMENTE LA SIGUIENTE AFIRMACIÓN: “AL REPARAR LA CUERDA DE LA CORONA.....”:**

(REF.: CAMERON MAINTENANCE MANUAL SECTION 2: ENVELOPE REPAIRS, 2.4.3.1. CROWN LINE, (21 DECEMBER 2011, AMENDMENT 3 PAGE 2-13)).

- A. LOS NUDOS NO DEBERÍAN PONERSE EN LOS PRIMEROS 10 METROS DE LA LÍNEA ADYACENTE AL ARO DE LA CORONA, YA QUE EL NUDO PUEDE INTERFERIR EN EL FUNCIONAMIENTO NORMAL DEL SISTEMA DE DESINFLADO.
- B. LOS NUDOS NO DEBERÍAN PONERSE EN LOS PRIMEROS 7 METROS DE LA LÍNEA ADYACENTE AL ARO DE LA CORONA, YA QUE EL NUDO PUEDE INTERFERIR EN EL FUNCIONAMIENTO NORMAL DEL SISTEMA DE DESINFLADO.
- C. LOS NUDOS NO DEBERÍAN PONERSE EN LOS PRIMEROS 15 METROS DE LA LÍNEA ADYACENTE AL ARO DE LA CORONA, YA QUE EL NUDO PUEDE INTERFERIR EN EL FUNCIONAMIENTO NORMAL DEL SISTEMA DE DESINFLADO.