

CONOCIMIENTOS ADMINISTRACIÓN DE MANTENIMIENTO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	¿QUE ENTIENDE UD. POR EL CONCEPTO DE "ADMINISTRACIÓN"?	B	ES LA NECESIDAD DE COORDINAR LOS ESFUERZOS DE UN GRUPO HUMANO QUE PERSIGUEN UN OBJETIVO COMÚN	ES LA ADECUACIÓN Y UTILIZACIÓN DE LOS RECURSOS DISPONIBLES, PARA EL LOGRO DE OBJETIVOS PRE- ESTABLECIDOS	ES LA GUÍA, DIRECCIÓN Y CONTROL DE LOS ESFUERZOS DE UN GRUPO HUMANO, HACIA LA CONSECUCCIÓN DE UN OBJETIVO COMÚN	ES EL PROCESO EN EL CUAL LOS PROPÓSITOS, CONOCIMIENTOS Y APTITUDES SE CONVIERTEN EN UNA ACCIÓN EFECTIVA
2	LA DIVISIÓN DEL TRABAJO QUE HAY QUE REALIZAR EN TAREAS DEFINIDAS, Y LA ASIGNACIÓN DE ÉSAS TAREAS A LOS INDIVIDUOS CALIFICADOS POR SU INSTRUCCIÓN Y SUS CARACTERÍSTICAS NATURALES PARA SU EJECUCIÓN EFICIENTE, ¿ES CONOCIDO CÓMO?:	A	ADMINISTRACIÓN	EJECUCIÓN	ORGANIZACIÓN	PLANIFICACIÓN
3	EL SISTEMA DE MANTENIMIENTO POR BLOCK DE OVERHAUL, SIGNIFICA QUE:	D	EL O/H DE UNA AERONAVE SE EFECTÚA EN TALLERES ESPECIALIZADOS QUE ELABORAN SUS REQUERIMIENTOS DE INSPECCIÓN	EL O/H DE UNA AERONAVE ES EL CONJUNTO DE INSPECCIONES QUE SE REALIZA CUANDO ÉSTA LLEGA AL TÉRMINO DE SU VIDA ÚTIL	EL O/H DE UNA AERONAVE SE EFECTÚA POR CONJUNTO EN UNA SOLA FASE	EL O/H DE UNA AERONAVE SE EFECTÚA POR CONJUNTOS EN DISTINTAS FASES
4	EL PROGRAMA DE CONFIABILIDAD CLASIFICA LOS SISTEMAS O ELEMENTOS QUE COMPRENDEN UNA AERONAVE, EN TRES PROCESOS DE MANTENIMIENTO PRIMARIO, LOS CUALES SON:	B	SERVIBLES, RECUPERABLES, INSERVIBLES	ON CONDITION, HARD TIME, CONDITION MONITORING	ON CONDITION, SERVIBLES Y RECUPERABLES	ON CONDITION, ON SERVICE, OUT OF SERVICES
5	UNA ESPECIFICACIÓN DE CERTIFICADO DE TIPO (T/C):	A	DESCRIBE EL DISEÑO TIPO Y LAS LIMITACIONES DE UNA AERONAVE DE UN MODELO PARTICULAR	DESCRIBE EL FUNCIONAMIENTO PARTICULAR DE UNA AERONAVE	DESCRIBE LAS NORMAS BAJO LAS CUALES DEBEN SER MANTENIDA UNA AERONAVE	NINGUNA RESPUESTA ES CORRECTA
6	¿EN CUÁL DE LAS ETAPAS DE LA ADMINISTRACIÓN, SE ESTABLECEN DE PREFERENCIA LAS NORMAS DE CONTROL?	A	EN LA DE PLANIFICACIÓN	EN LA DE CONTROL	EN LA DE ORGANIZACIÓN	EN LA DE EJECUCIÓN

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
7	MOTIVAR A LOS SUBORDINADOS Y VERIFICAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS INSTRUCCIONES, SON DOS TAREAS QUE REALIZA EL JEFE AL EFECTUAR	A	LA SUPERVISIÓN	EL CONTROL	LA COMUNICACIÓN	LA TÓMA DE DECISIONES
8	SÍ UNA EMPRESA DESEA LANZAR AL MERCADO UN PRODUCTO NUEVO, Y SUS EJECUTIVOS NO SABEN LA CANTIDAD Y CARACTERÍSTICAS DEL TIPO DE CONSUMIDORES QUE LO PUEDAN REQUERIR, DEBE REALIZARSE:	D	UN BUEN DISEÑO DEL PROCESO DE PRODUCCIÓN	UNA ADECUADA PUBLICIDAD	UN ESTUDIO DE LAS FORMAS DE COMERCIALIZACIÓN	UN ESTUDIO DE MERCADO
9	¿QUÉ SE ENTIENDE POR AUTORIDAD?	C	ES EL DERECHO A EXIGIR EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS SIN CONDICIONES	ES EL DERECHO A EJECUTAR TAREAS RELACIONADAS DIRECTAMENTE CON LA RESPONSABILIDAD ANTES DICHA	ES EL DERECHO DE UNA PERSONA PARA EXIGIR QUE OTRAS HAGAN UN TRABAJO BAJO CIERTAS CONDICIONES; RELACIONADAS DIRECTAMENTE CON UNA TAREA, AUTORIDAD Y/O RESPONSABILIDAD	ES EL DERECHO A EXIGIR EL CUMPLIMIENTO DE TAREAS, SIN EXISTIR NINGUNA RELACIÓN ENTRE LAS TAREAS Y LA RESPONSABILIDAD
10	EL TÉRMINO "CONDITION MONITORING" SIGNIFICA QUE:	C	UN ELEMENTO SE CAMBIA CUANDO LAS ESTADÍSTICAS DE FALLAS INDICAN QUE HA CUMPLIDO SU VIDA ÚTIL	UN ELEMENTO SE CAMBIA CUANDO DEMUESTRA UN DETERIORO PROGRESIVO	EL SISTEMA DE MANTENIMIENTO ESTÁ BASADO EN ANTECEDENTES ESTADÍSTICOS	UN ELEMENTO NO REQUIERE MANTENIMIENTO PROGRAMADO
11	EL TÉRMINO "ON CONDITION" SIGNIFICA QUE:	B	UN ELEMENTO DEBE REEMPLAZARSE EN UN INTERVALO FIJO, PERO QUE DICHO INTERVALO PUEDE SER AMPLIADO	UN ELEMENTO DEBE REEMPLAZARSE CUANDO FALLE	UN ELEMENTO SE DEBE CAMBIAR AL OVERHAUL	UN ELEMENTO DEBE CAMBIARSE CUANDO PRUEBAS FÍSICAS Y MEDICIONES A INTERVALOS REGULARES, INDICAN QUE NO CUMPLE CON REQUISITOS ESPECIFICADOS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
12	¿CUALES SON LAS ETAPAS DE LA PLANIFICACIÓN?	C	DETERMINAR OBJETIVOS, EJECUCIÓN Y CONTROL	DETERMINAR OBJETIVOS, APROBACIÓN Y EJECUCIÓN	DETERMINAR OBJETIVOS, DISCUSIÓN Y APROBACIÓN, EJECUCIÓN, EVALUACIÓN Y CONTROL	DETERMINAR OBJETIVOS, DISCUSIÓN Y APROBACIÓN Y EJECUCIÓN
13	¿CUÁLES SON LAS ETAPAS QUE SE DISTINGUEN EN FORMA U ORDEN LÓGICO EN EL PROCESO DE ADMINISTRACIÓN?	D	ORGANIZACIÓN, PLANIFICACIÓN, CONTROL, DIRECCIÓN	PLANIFICACIÓN , CONTROL, DIRECCIÓN, ORGANIZACIÓN	CONTROL, DIRECCIÓN, PLANIFICACIÓN, ORGANIZACIÓN	PLANIFICACIÓN, ORGANIZACIÓN, DIRECCIÓN, CONTROL
14	¿QUE SE ENTIENDE POR "RESPONSABILIDAD"?	D	ES LA OBLIGACIÓN QUE TIENE UN SUBORDINADO DE CUMPLIR UNA TAREA QUE LE HA SIDO DELEGADA POR ESCRITO	ES LA ACCIÓN DE EJECUTAR TAREAS, QUE HAN SIDO ORDENADAS VÍA ORAL, Y QUE NO GUARDA RELACIÓN CON SUS FUNCIONES BÁSICAS	ES EL DESEO DE LLEVAR A CABO UNA TAREA, AUN CUANDO ÉSTA NO LE HA SIDO ORDENADA	ES LA OBLIGACIÓN QUE TIENE UN INDIVIDUO O UNA ORGANIZACIÓN, DE LLEVAR A CABO UNA DETERMINADA TAREA
15	LA BITÁCORA DE UNA AERONAVE:	B	ES EL REGISTRO EN EL CUAL SE ANOTAN LAS HORAS DE VUELO DE UNA AERONAVE	ES EL REGISTRO EN EL CUAL SE ANOTAN TODOS LOS DATOS CONCERNIENTES A UNA AERONAVE EN CUANTO A SU MANTENIMIENTO Y OPERACIÓN	DEBE SER LLENADA POR EL PILOTO SOLAMENTE	NINGUNA RESPUESTA ES CORRECTA
16	UN BUEN SISTEMA DE MANTENIMIENTO PROGRAMADO DEBERÍA, CONSIDERAR INSPECCIONES DEL TIPO:	A	POR HORAS DE VUELO Y TIEMPO CALENDARIO	POR TIEMPO CALENDARIO SOLAMENTE	POR HORAS DE VUELO SOLAMENTE	NINGUNA RESPUESTA ES CORRECTA
17	¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES CONCEPTOS, ASEGURAN LA AERONAVEGABILIDAD DE UNA AERONAVE?	B	INSPECCIONES IMPREVISTAS Y EL MANTENIMIENTO PREVENTIVO	INSPECCIONES PROGRAMADAS REGULARMENTE Y EL MANTENIMIENTO PREVENTIVO	INSPECCIONES PROGRAMADAS REGULARMENTE E INSPECCIONES IMPREVISTAS	NINGUNA RESPUESTA ES CORRECTA
18	¿QUÉ SE ENTIENDE, O CÓMO SE DEFINE LA ETAPA DE DIRECCIÓN?	B	ES LA ETAPA EN LA QUE SE CONDUCE LA EJECUCIÓN DE UN TRABAJO	ES LA ETAPA EN QUE SE PLANTEA, CÓMO LO VAMOS A HACER	ES LA ETAPA EN LA CUAL SE PLANTEA, QUÉ VAMOS A HACER	NINGUNA RESPUESTA ES CORRECTA

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
19	¿QUÉ CARACTERÍSTICAS PRINCIPALES, DEBE POSEER UN ADMINISTRADOR DE MANTENIMIENTO?	A	DEBE IDENTIFICAR Y CLASIFICAR SU TRABAJO, MEDIR EL DESEMPEÑO, USAR UN VOCABULARIO TÍPICO Y TENER PRINCIPIOS CLAROS SOBRE LOS CUALES TRABAJAR	DEBE IDENTIFICAR Y CLASIFICAR UN TRABAJO, MEDIR EL DESEMPEÑO, Y USAR UN VOCABULARIO TÍPICO Y ENTENDIBLE AL ORDENAR	DEBE IDENTIFICAR Y CLASIFICAR SU TRABAJO, USAR UN VOCABULARIO TÍPICO Y ENTENDIBLE AL ORDENAR	NINGUNA RESPUESTA ES CORRECTA
20	¿QUÉ ES LA ETAPA DE LA ORGANIZACIÓN?	B	ES LA ETAPA DONDE SE DESARROLLAN PROGRAMAS DE TRABAJO	ES LA ETAPA DONDE SE DEFINEN TAREAS, AUTORIDADES Y RESPONSABILIDADES	ES LA ETAPA EN LA CUAL SE CLASIFICAN Y SE ESTUDIAN LOS ANTECEDENTES DEL PROYECTO	ES LA ETAPA EN LA CUAL SE CONTROLAN LOS CASOS IMPORTANTES SIGNIFICATIVOS
21	¿QUÉ SISTEMA DE MANTENIMIENTO USADO EN LA ACTUALIDAD, ES EL MÁS UTILIZADO POR LAS COMPAÑÍAS AÉREAS DE GRAN ENVERGADURA?	C	MANTENIMIENTO CORRECTIVO	MANTENIMIENTO PREVENTIVO	MANTENIMIENTO CONDITION MONITORING	MANTENIMIENTO ON CONDITION
22	LA ETAPA DE CONTROL, ES RECOMENDABLE EFECTUARLA:	D	DURANTE TODO EL DESARROLLO DE UN PLAN	AL INICIAR EL DESARROLLO DE UN PLAN	SOLO AL INICIAR Y AL TERMINAR EL PLAN	EN CUALQUIER MOMENTO DEL DESARROLLO DE UN PLAN
23	EL MANUAL DE MANTENIMIENTO DE UNA AERONAVE:	C	CONTIENE LAS INSTRUCCIONES PARA EL ARME Y DESARME DE LAS ESTRUCTURAS	CONTIENE TODA LA INFORMACIÓN NECESARIA PARA EL OVERHAUL DE LAS UNIDADES	CONTIENE LAS INSTRUCCIONES COMPLETAS PARA TODO EL MANTENIMIENTO DE TODOS LOS SISTEMAS Y COMPONENTES INSTALADOS EN UNA AERONAVE	TODAS LAS RESPUESTAS SON CORRECTAS
24	¿QUÉ PREGUNTA SE DEBE RESPONDER EN LA ETAPA DE LA ORGANIZACIÓN?	D	QUÉ VAMOS A HACER	SÍ SE CUMPLEN LOS OBJETIVOS	SÍ SE EJECUTA EL TRABAJO	CÓMO LO VAMOS A HACER
25	SI UD. TUVIERA QUE ORGANIZAR UNA UNIDAD DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES, ESTABLECERÍA:	C	EN UN SOLO NIVEL LAS FUNCIONES DE INSPECCIÓN Y EJECUCIÓN	NO HARÍA DIFERENCIA ENTRE EJECUCIÓN E INSPECCIÓN	UNA SEPARACIÓN ENTRE LA FUNCIÓN DE EJECUCIÓN E INSPECCIÓN	UNA DEPENDENCIA ÚNICA PARA LA FUNCIÓN DE EJECUCIÓN E INSPECCIÓN

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
26	SÍ DURANTE LA INSPECCIÓN VISUAL DE UNA AERONAVE, LUEGO DE UN VUELO, UD. DETECTA LA PIEL DEL ALA ARRUGADA Y UNA FILTRACIÓN DE COMBUSTIBLE A LO LARGO DE UNA UNIÓN REMACHADA, LA AERONAVE PUDO HABER SUFRIDO:	B	UN ATERRIZAJE A FAVOR DEL VIENTO	UNA TURBULENCIA SEVERA	UN ATERRIZAJE CON EL PESO MÁXIMO DE ATERRIZAJE	UN MANTENIMIENTO PROGRAMADO DEFICIENTE
27	LAS REGLAMENTACIONES AERONÁUTICAS VIGENTES, SE ESTABLECIERON POR LEY CON EL OBJETO DE:	A	VELAR POR LA SEGURIDAD Y EL COMPORTAMIENTO ORDENADO DE LAS OPERACIONES DE VUELO	SELECCIONAR AL PERSONAL AERONÁUTICO PARA LAS COMPAÑÍAS AÉREAS	ESTABLECER LOS PROGRAMAS DE MANTENIMIENTO Y REEMPLAZO DE LOS COMPONENTES DE LAS AERONAVES	TODAS LAS RESPUESTAS SON CORRECTAS
28	UN SISTEMA DE INSPECCIÓN DE AERONAVES, ESTÁ DISEÑADO PARA:	B	VERIFICAR EL VENCIMIENTO DE LOS CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD DE LA AERONAVE	DETERMINAR LA CONDICIÓN DE LA AERONAVEGABILIDAD DE LA AERONAVE Y/O COMPONENTES	MANTENER UNA AERONAVE PRESERVADA EN LA MEJOR FORMA POSIBLE	NINGUNA RESPUESTA ES CORRECTA
29	LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD (AD/DA):	D	SON LOS MEDIOS QUE SE USAN PARA NOTIFICAR A LOS PROPIETARIOS DE LAS AERONAVES Y OTRAS PERSONAS INTERESADAS DE UNA CONDICIÓN PELIGROSA Y PARA PRESCRIBIR LAS CONDICIONES BAJOS LAS CUALES, LA AERONAVE O COMPONENTE PUEDE SEGUIR OPERANDO	SON OBLIGATORIAS Y SE DEBEN ACATAR, A MENOS QUE SE CONCEDA UNA EXENCIÓN ESPECÍFICA	SE PUEDEN DIVIDIR EN DOS CATEGORÍAS	TODAS LAS RESPUESTAS SON CORRECTAS
30	QUE COMPONENTES DE AERONAVE DEBEN TENERSE CONTROLADAS A TRAVÉS DE BITÁCORAS	B	CABINA, TREN DE ATERRIZAJE Y HÉLICE	CASCO, MOTOR Y HÉLICE	TREN DE ATERRIZAJE, PLANOS Y EMPENAJE	SOLAMENTE MOTOR
31	LAS LABORES DE MANTENIMIENTO DEBEN APLICARSE UNA VEZ SE CUENTE CON:	B	UN MEMORANDO DE LA DEPENDENCIA	UNA ORDEN DE TRABAJO CON LA ASIGNACIÓN DE LAS TAREAS	UNA PLANTILLA	DOCUMENTO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
32	PLANIFICACIÓN DE MANTENIMIENTO DEBERÁ LLEVAR EL CONTROL DE LAS ORDENES DE TRABAJO	A	CIERTO	FALSO		
33	LOS CERTIFICADOS DE CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO SON ELABORADOS CUANDO:	A	SE REGISTRA LA LIBERACIÓN DE MANTENIMIENTO Y TODOS LOS FORMATOS SON LLENADOS CORRECTAMENTE	EL GERENTE ASÍ LO INDIQUE	CUANDO EL PROPIETARIO DE LA AERONAVE ASÍ LO INDIQUE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
34	LAS TAREAS REALIZADAS EN UN SERVICIO DE MANTENIMIENTO SON REGISTRADAS Y FIRMADAS EN:	B	UN LIBRO DE ACTA	EN UNA GUÍA DE INSPECCIÓN DENTRO DE UNA ORDEN DE TRABAJO	MANUAL DE VUELO	TODAS LAS ANTERIORES
35	EL CERTIFICADO DE CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO ES COLOCADO EN:	A	BITÁCORA DE LA AERONAVE	BITÁCORA DE PILOTOS	MANUAL DE VUELO	LISTA DE CHEQUEO
36	LA OMAC DEBE POSEER UNA LISTA DE CAPACIDAD ACTUALIZADA:	A	CIERTO	FALSO		
37	EL ANEXO A LA LISTA DE CAPACIDAD DEBE CONTENER COMO MÍNIMO:	D	IDENTIFICACIÓN DEL COMPONENTE	NUMERO DE PARTE Y FABRICANTE	FECHA DE AUTOEVALUACIÓN Y LIMITACIONES	TODAS LAS ANTERIORES
38	LA GERENCIA DE MANTENIMIENTO DEBERÁ PREVER QUE EL PERSONAL DE CERTIFICACIÓN DE MANTENIMIENTO:	A	POSEEDOR DE UNA LICENCIA DE TÉCNICO EN MANTENIMIENTO DE AERONAVES II VIGENTE EMITIDA POR LA AUTORIDAD AERONÁUTICA	SEA INGENIERO O LICENCIADO	OPERADOR DE LA AERONAVE COMO PILOTO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
39	LA GERENCIA DE MANTENIMIENTO DEBERÁ PREVER QUE SE CUENTE CON LOS EQUIPAMIENTOS, HERRAMIENTAS Y MATERIALES DE ACUERDO A LOS ALCANCES DE SU LISTA DE CAPACIDAD	B	FALSO	CIERTO.		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
40	UN CAMBIO DE DISEÑO DE TIPO DE UN PRODUCTO AERONÁUTICO LA CUAL NO ES UNA REPARACIÓN	B	INSPECCIÓN	MODIFICACIÓN	REPARACIÓN	REPARACIÓN MENOR
41	CUALQUIER DOCUMENTO TÉCNICO EMITIDO Y APROBADO PREVIAMENTE POR EL FABRICANTE O POR LA AUTORIDAD AERONÁUTICA O ESTADO DE DISEÑO	B	COMPONENTES DE AERONAVES	DATOS DE MANTENIMIENTO ACEPTABLES	DATOS DE MANTENIMIENTO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.
42	TODOS EQUIPO, INSTRUMENTO O PARTE DE UNA AERONAVE QUE UNA VEZ INSTALADO EN ESTA, ES ESENCIAL PARA SU FUNCIONAMIENTO	A	COMPONENTE DE AERONAVE	DATOS DE MANTENIMIENTO ACEPTABLES	DATOS DE MANTENIMIENTO	TODAS LAS ANTERIORES
43	CUALQUIER DOCUMENTO APROBADO O ACEPTADO POR LA AUTORIDAD AERONÁUTICA NECESARIO PARA ASEGURAR QUE EL PRODUCTO AERONÁUTICO PUEDA SER MANTENIDO EN UNA CONDICIÓN TAL QUE GARANTICE LA AERONAVEGABILIDAD DEL MISMO	B	TRAZABILIDAD	DATOS DE MANTENIMIENTO	MODIFICACIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
44	ES LA CAPACIDAD QUE PERMITE EN UN MOMENTO DADO CONOCER LA HISTORIA, ORIGEN, DISTRIBUCIÓN Y LOCALIZACIÓN DE LOS PRODUCTOS Y MATERIALES AERONÁUTICOS A TRAVÉS DE LOS REGISTROS CORRESPONDIENTES	C	MODIFICACIÓN	MODIFICACIÓN MENOR	TRAZABILIDAD	TODAS LAS ANTERIORES
45	HABILIDAD DEMOSTRADA POR UNA PERSONA PARA APLICAR CONOCIMIENTOS Y APTITUDES, EN BASE A LA EDUCACIÓN, FORMACIÓN, PERICIA Y EXPERIENCIA APROBADA PARA EJECUTAR UNA TAREA EN FUNCIÓN A LAS NORMAS ESTABLECIDAS	A	COMPETENCIA	DESTREZA	ACTITUD	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
45	ES EL PROCESO DE EXAMINAR UN PRODUCTO AERONÁUTICO PARA ESTABLECER LA CONFORMIDAD CON UN DATO DE MANTENIMIENTO	D	MANTENIMIENTO CORRECTIVO	MANTENIMIENTO PREVENTIVO	MANTENIMIENTO	INSPECCIÓN

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
47	UNA MODIFICACIÓN QUE NO SEA UNA MODIFICACIÓN MAYOR	C	REPARACIÓN MENOR	MODIFICACIÓN MAYOR	MODIFICACIÓN MENOR	INSPECCIÓN
48	ES UN DOCUMENTO APROBADO POR LA AUTORIDAD AERONÁUTICA PARA SUSTENTAR Y REGISTRAR LA EJECUCIÓN DE UNA MODIFICACIÓN O REPARACIÓN MAYOR A EFECTUARSE EN UN PRODUCTO	A	ORDEN DE INGENIERÍA	TRAZABILIDAD	DATOS DE MANTENIMIENTO	ORDEN DE TRABAJO
49	UN COMPONENTE DE AERONAVE ES TODO EQUIPO, INSTRUMENTO O PARTE DE UNA AERONAVE QUE UNA VEZ INSTALADO EN ESTA, ES ESENCIAL PARA SU FUNCIONAMIENTO	A	CIERTO	FALSO		



ELECTRICIDAD BÁSICA

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	¿CUÁL ES LA PARTÍCULA MÁS PEQUEÑA DE LA MATERIA?	B	UN ELECTRÓN	UNA MOLÉCULA	UN ELEMENTO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
2	¿EL HIDRÓGENO ES UN ELEMENTO O UN COMPUESTO?	A	UN ELEMENTO	UN COMPUESTO		
3	NOMBRE TRES COMPONENTES BÁSICOS DE UN ÁTOMO:	C	MOLÉCULA, MATERIA Y PROTÓN	PROTÓN, ELEMENTO Y NEUTRÓN	ELECTRÓN, PROTÓN Y NEUTRÓN	ELECTRÓN, PROTÓN Y MOLÉCULA
4	¿CUÁL ES LA CARGA DE UN ELECTRÓN?	C	POSITIVA	NEUTRA	NEGATIVA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.
5	¿QUIÉN TIENE LA MASA MAS GRANDE UN PROTÓN O UN ELECTRÓN?	B	UN ELECTRÓN	UN PROTÓN		
6	¿CUÁL ES EL NOMBRE DE LA CARGA POSITIVA DE UN ÁTOMO?	A	IÓN POSITIVO	ÁTOMO POSITIVO	CARGA POSITIVA	VOLTAJE POSITIVO
7	¿CUÁL ES LA UNIDAD PRÁCTICA DE LA FUERZA ELECTROMOTRIZ?	B	EL AMPERIO	EL VOLTIO	EL VATIO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.
8	¿QUÉ ES CORRIENTE DIRECTA:	C	ES EL FLUJO DE ELECTRONES EN DOS DIRECCIONES	ES EL CAMBIO DE VOLTAJE	ES EL FLUJO DE ELECTRONES EN UNA SOLA DIRECCIÓN	ES LA RESISTENCIA AL VOLTAJE
9	¿QUÉ ES RESISTENCIA ELÉCTRICA?	A	ES LA OPOSICIÓN AL FLUJO DE ELECTRONES	ES EL CORTO CIRCUITO	ES LA VARIACIÓN DE VOLTAJE	TODAS LAS ANTERIORES

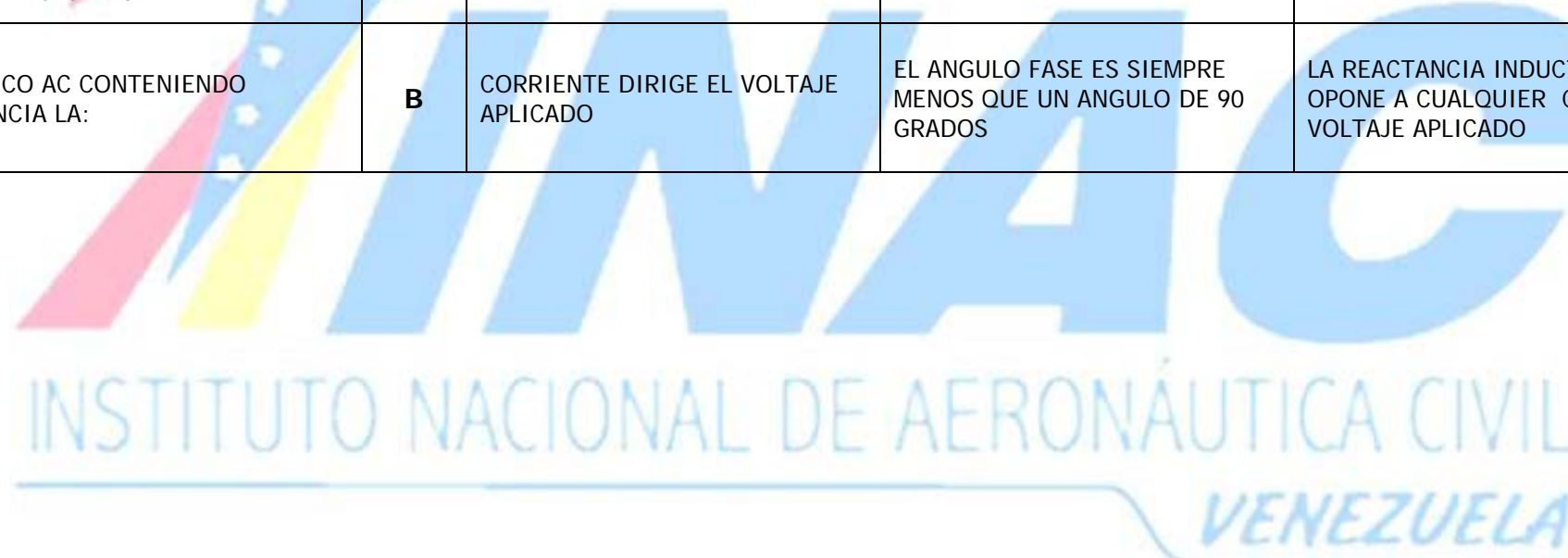
Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
10	¿EN QUÉ UNIDADES SE EXPRESA EL PODER ELÉCTRICO?	D	VOLTIOS	AMPERIOS	OHMIOS	VATIOS
11	¿EN QUÉ UNIDAD ES MEDIDA LA RESISTENCIA ELÉCTRICA?	B	EN VOLTIOS	EN OHMIOS	EN AMPERIOS	EN VATIOS
12	NOMBRE TRES COMPONENTES ESENCIALES DE UN CIRCUITO ELÉCTRICO:	A	FUENTE, CARGA Y CONDUCTOR	CALOR, PRESIÓN Y CARGA	AMPER, VOLTIO Y VATIOS	TODAS LAS ANTERIORES
13	NOMBRE TRES MATERIALES DE LOS QUE ESTA HECHO UN BUEN CONDUCTOR:	A	PLATA, BRONCE Y ALUMINIO	ACERO, PLATA Y COBRE	HIERRO, PLÁSTICO Y COBRE	NINGUNO DE LOS ANTERIORES
14	EN LOS SISTEMAS DE IGNICIÓN DE BAJA TENSIÓN, EL ALTO VOLTAJE ES GENERADO POR:	A	BOBINAS TRANSFORMADORAS	LA BOBINA REFORZADORA	EL SECUNDARIO DEL MAGNETO	EL VIBRADOR DE PARTIDA
15	PARA AUMENTAR LA INTENSIDAD DE UN CAMPO ELECTROMAGNÉTICO SE DEBE:	D	INSTALAR UN NÚCLEO MENOS PERMEABLE.	AUMENTAR EL VOLTAJE.	AUMENTAR EL NÚMERO DE VUELTAS DE LA BOBINA.	TODAS LAS RESPUESTAS SON CORRECTAS.
16	UNA BATERÍA DE NÍQUEL-CADMIO SELLADA NORMALMENTE NO REQUIERE:	C	SER REMOVIDA.	SER RECARGADA.	QUE SE LE AGREGUE AGUA.	MANTENIMIENTO.
17	¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES ES VERDADERA CUANDO LA REACTANCIA INDUCTIVA Y LA REACTANCIA CAPACITIVA SON IGUALES EN UN CIRCUITO DE CORRIENTE ALTERNA?	D	EL CIRCUITO ES INDUCTIVO.	LA CORRIENTE ADELANTA AL VOLTAJE.	EL VOLTAJE ADELANTA A LA CORRIENTE.	EL CIRCUITO ES RESONANTE.
18	¿CUÁL ES EL MÉTODO NORMAL PARA DESACTIVAR EL GENERADOR?	D	INTERRUMPIENDO LA CORRIENTE ALTERNA.	DESCONECTANDO EL REGULADOR DE FRECUENCIA.	DESCONECTANDO EL RELAY DE SOBREVOLTAJE.	DESCONECTANDO EL TERMINAL DE CAMPO.

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
19	¿QUÉ DEBE HACERSE EN LA RESISTENCIA DEL CIRCUITO DE CAMPO PARA MANTENER UN VOLTAJE CONSTANTE SI SE APLICA UNA CARGA A UN GENERADOR?	A	DISMINUIRLA.	DETENER EL GENERADOR.	AUMENTARLA.	ELIMINARLA.
20	PARA DETERMINAR EL VALOR DE CIERTA RESISTENCIA, EL ÓHMETRO ES COLOCADO EN EL RANGO DE $R \times 10$. SI LA LECTURA ES 50, ¿CUÁL ES EL VALOR DE LA RESISTENCIA?	C	5000 OHMS.	50 OHMS.	500 OHMS.	0,5 OHMS.
21	EL AMPERÍMETRO DE UNA AERONAVE:	D	ESTA CONECTADO AL GENERADOR.	ESTA CONECTADO A LA BATERÍA.	INDICA FALLA EN EL SISTEMA.	INDICA EL CONSUMO DEL SISTEMA.
22	LOS AVIONES EQUIPADOS CON SISTEMA DE CORRIENTE CONTINUA, A MENUDO REQUIEREN UNA FUENTE DE CORRIENTE ALTERNA PARA OPERAR LOS EQUIPOS DE COMUNICACIÓN O NAVEGACIÓN. ¿QUE DISPOSITIVO SE USA PARA CONVERTIR CORRIENTE CONTINUA EN ALTERNA?	B	UN RECTIFICADOR.	UN INVERSOR.	UN EXCITADOR.	UN ALTERNADOR.
23	¿CUÁNTOS CICLOS O PERÍODOS RECORRE LA ONDA DE UN GENERADOR DE 4 POLOS EN UNA REVOLUCIÓN COMPLETA?	A	2 CICLOS	1/2 CICLO	4 CICLOS	1 CICLO
24	¿CUÁNDO SE INSTALAN BATERÍAS EN UN CARGADOR DE CORRIENTE CONSTANTE, ES IMPORTANTE CONOCER QUE LAS BATERÍAS DE?	D	MÁS DE UN VOLTAJE DETERMINADO PUEDEN SER CONECTADOS EN SERIE Y CARGADAS AL MISMO TIEMPO.	MÁS DE UN VOLTAJE DETERMINADO PUEDEN SER CONECTADAS EN PARALELO Y CARGADAS AL MISMO TIEMPO.	SOLAMENTE EN UN RANGO DE VOLTAJE PUEDE SER CONECTADA EN PARALELO Y CARGADAS AL MISMO TIEMPO.	SOLAMENTE LAS BATERÍAS DE UN MISMO VOLTAJE PUEDEN SER CONECTADAS EN SERIE Y CARGADAS AL MISMO TIEMPO.
25	¿CUÁL SERÁ EL RESULTADO SI OCURRE UN CORTO CIRCUITO ENTRE EL ALAMBRADO POSITIVO DEL CAMPO Y EL ALAMBRADO POSITIVO DEL INDUCIDO DE UN GENERADOR QUE ESTA FUNCIONANDO A RPM DE CRUCERO?	D	LA FALLA DEL GENERADOR PRODUCE CUALQUIER VOLTAJE.	EL RELAY DE CORRIENTE REVERSA NO CERRARÁ.	UN BAJO VOLTAJE DEL GENERADOR.	UN ALTO VOLTAJE DEL GENERADOR.

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
26	¿CUÁL ES EL OBJETIVO DE LA CONEXIÓN A TIERRA DE LOS MOTORES ELÉCTRICOS?	C	EVITAR QUE LA INSTALACIÓN TENGA SOBRECARGAS.	EVITAR EL CALENTAMIENTO DEL MOTOR.	PROTEGER AL OPERADOR.	PROTEGER AL MOTOR DE LAS SOBRE TENSIONES.
27	¿CUÁL ES LA UNIDAD DE MEDIDA DE LA CORRIENTE?	B	LA RESISTENCIA ES INVERSAMENTE PROPORCIONAL AL VOLTAJE.	EL VOLTAJE ES PROPORCIONAL A LA CORRIENTE E INVERSAMENTE PROPORCIONAL A LA RESISTENCIA.	LA INTENSIDAD ES INVERSAMENTE PROPORCIONAL A LA TENSIÓN.	EL VOLTAJE ES LA MITAD DE LA INTENSIDAD.
28	¿QUÉ ES EL PROTÓN?	A	PARTÍCULA SUBATÓMICA CON CARGA ELÉCTRICA	MOLÉCULA	ELEMENTO	MATERIA
29	EL FERRO MAGNETISMO SE REFIERE ESPECÍFICAMENTE A LAS PROPIEDADES MAGNÉTICAS DE:	D	MADERA	ACERO	ALUMINIO	HIERRO
30	EL CAMPO MAGNETICO SUELE MOSTRARSE POR MEDIO DE:	D	LÍNEAS DE CAMPO	CONDUCTOS	CAMPOS MAGNETOS	LÍNEAS DE FUERZA
31	EL MATERIAL NO MAGNETICO ES:	B	HIERRO	PLÁSTICO	COBRE	ACERO
32	EL POLO NORTE Y EL POLO SUR EXPERIMENTAN:	C	REPULSIÓN	CONCENSACIÓN	ATRACCIÓN	FLUJO MAGNETICO
33	EL POLO NORTE DE LA TIERRA DIFIERE APROXIMADAMENTE:	C	36°	48°	15°	17°
34	POTENCIA ELÉCTRICA ES EL NUMERO DE CARGA QUE ENCONTRAMOS EN UN CUERPO ELÉCTRICO Y SE REPRESENTA CON:	B	$V=I \cdot R$	$P=V \cdot I$	$C=Q/V$	$I=V/R$

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
35	EL VOLTAJE DE AC EN LAS DIFERENTES FASES DEBE ESTAR EN LOS SIGUIENTES LIMITES	A	115+-3VAC	112+-3VAC	114+-2VAC	118+-VAC
36	LA BATERÍA DE NÍQUEL Y CADMIO DE 24V DC Y 34 AMP UTILIZA COMO ELECTROLITO	A	HIDRÓXIDO DE POTASIO	HIDRÓXIDO DE MAGNESIO	HIDRÓXIDO DE SODIO	HIDRÓXIDO DE NÍQUEL
37	SE CONOCE COMO CONTINUIDAD EN UN CIRCUITO CERRADO	C	UN ELEMENTO RESISTIVO	UNA CARGA POSITIVA	LAS CARGAS QUE ENCONTRAMOS EN UN CUERPO	AQUEL VALOR NULO Ó CERO EN OHMIOS
38	LA SALIDA DEL GENERADOR DE DC SE CONTROLA VARIANDO:	C	VOLTAJE DE LA BATERÍA	LA VELOCIDAD DEL GENERADOR	EL VOLTAJE DE LA BARRA COLECTORA DE CARGA POSITIVA	LA CORRIENTE HACIA EL CAMPO
39	LOS TERMOCUPLAS SON:	B	RESISTENCIAS PARA EL SISTEMA ANTI-ICE	SENSORES DE TEMPERATURA	SENSORES DE TEMPERATURA DE LÍQUIDO HIDRÁULICO	
40	LA FORMA CORRECTA DE CONECTAR UN VOLTÍMETRO EN UN CIRCUITO ES	C	EN SERIE CON LA UNIDAD	ENTRE LA FUENTE DE VOLTAJE Y LA CARGA	EN PARALELO CON LA UNIDAD	
41	LA UNIÓN DE DOS MATERIALES DE DISTINTA CONSTANTE DIELECTRICA EN LOS SISTEMAS DE TEMPERATURA DE UN AVIÓN SE CONOCEN :COMO :	A	TERMOCUPLES	SHUNTS	FUSIBLES	
42	UN RECTIFICADOR	B	TRANSFORMA CORRIENTE DC A AC	REDUCE EL VOLTAJE	TRANSFORMA AC A DC	
43	¿CUÁL ES EL MOVIMIENTO DIRECTO DE ELECTRONES A TRAVÉS DE UN CONDUCTOR?	A	CORRIENTE ELÉCTRICA	FLUJO ELECTROMAGNÉTICO	TRANSFERENCIA DE CALOR	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
44	EN QUE UNIDAD SE EXPRESA EL PODER ELÉCTRICO	C	VOLTIOS	WATTS	AMPER	
45	LA BATERÍA DE NÍQUEL Y CADMIO ESTA FORMADA POR ELECTRODOS DE:	D	HIDRÓXIDO DE POTASIO	HIDRÓXIDO DE CADMIO	HIDRÓXIDO DE NÍQUEL	B Y C SON CORRECTAS
46	UN SISTEMA GENERADOR - BATERÍA PROVEE CORRIENTE DIRECTA PARA INSTALACIONES QUE REQUIERAN CORRIENTE ALTERNA DEL SISTEMA GENERADOR- BATERÍA ES NECESARIO:	B	UN TRANSFORMADOR	UN INVERSOR	UNA RESISTENCIA VARIABLE ENTRE LA BATERÍA Y EL GENERADOR	
47	EN UN CIRCUITO ELÉCTRICO AC CONTENIENDO RESISTENCIA E INDUCTANCIA LA:	B	CORRIENTE DIRIGE EL VOLTAJE APLICADO	EL ANGULO FASE ES SIEMPRE MENOS QUE UN ANGULO DE 90 GRADOS	LA REACTANCIA INDUCTIVA SE OPONE A CUALQUIER CAMBIO DE VOLTAJE APLICADO	LA REACTANCIA INDUCTIVA DISMINUIRÁ CUANDO LA FRECUENCIA ES AUMENTADA



FÍSICA

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	PARA CONVERTIR CENTÍMETROS A PULGADAS SE DEBE MULTIPLICAR POR:	A	0.3937	0.5423	0.2345	0.1726
2	PARA CONVERTIR KILOGRAMOS EN LIBRAS SE DEBE MULTIPLICAR POR:	C	2.208	2.235	2,204	2.234
3	PARA CONVERTIR METROS EN PULGADAS SE DEBE MULTIPLICAR POR:	A	39.37	39.23	39.4	38.12
4	PARA CONVERTIR PULGADAS CUADRADAS EN CENTÍMETROS CUADRADOS SE DEBE MULTIPLICAR POR:	A	64516	6.342	3.523	7.234
5	NOMBRE TRES MÉTODOS DE TRANSFERENCIA DE CALOR:	A	CONDUCCIÓN, CONVECCIÓN Y RADIACIÓN	CONVECCIÓN, QUÍMICO Y ELÉCTRICO	ROTACIÓN, NUCLEAR Y ELÁSTICO	NINGUNO DE LOS ANTERIORES
6	AL CONVERTIR 60° FAHRENHEIT EN GRADOS CENTÍGRADOS EL RESULTADO SERÁ:	B	15° CENTÍGRADOS	15.6° CENTÍGRADOS	14.2° CENTÍGRADOS	13.3° CENTÍGRADOS
7	¿QUÉ ES UN ÁTOMO?	B	PARTÍCULA DE LA MATERIA	ES UNA PEQUEÑA PARTÍCULA DE UN ELEMENTO	UNA MOLÉCULA	TODAS LAS ANTERIORES.
8	¿QUÉ ES PRESIÓN:	A	ES UNA MAGNITUD FÍSICA ESCALAR	ES UNA MEDIDA ESPECÍFICA	ES UNA UNIDAD DE FUERZA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
9	¿QUÉ ES MATERIA?	B	ES UNA PEQUEÑA PARTÍCULA DEL ELEMENTO	ES TODO LO QUE OCUPA UN ESPACIO Y POSEE MASA, FORMA , PESO Y VOLUMEN	ES UNA MOLÉCULA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.
10	¿QUÉ INSTRUMENTO ES UTILIZADO PARA MEDIR GRAVEDAD ESPECÍFICA DE UN LÍQUIDO?	B	ANNMETER	HIDRÓMETRO U/O DENSÍMETRO	LA GRAVEDAD ESPECÍFICA ES MEDIDA CON UN TÉSTER	TODAS LAS ANTERIORES.
11	¿QUÉ ES DENSIDAD?	A	ES LA MASA POR UNIDAD DE VOLUMEN	ES LA EVAPORACIÓN DE UN LIQUIDO	SON GASES INERTES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.
12	¿EN QUÉ UNIDADES SE EXPRESA LA INTENSIDAD DE SONIDO?:	C	EN SEGUNDOS	EN MILLAS POR HORAS	EN DECIBELES	EN KILOGRAMOS
13	¿QUÉ ES TRABAJO?	C	ES EL PRODUCTO DEL TIEMPO POR EL ESPACIO	ES EL PRODUCTO DE LA MASA POR LA VELOCIDAD	ES EL PRODUCTO DE FUERZA Y DISTANCIA	TODAS LAS ANTERIORES.
14	¿QUÉ ES PODER?	A	ES EL TRABAJO DIVIDIDO ENTRE EL TIEMPO	ES LA MASA MULTIPLICADA POR ESPACIO	SON CABALLOS DE PODER	ES LA INTENSIDAD DE TRABAJO
15	LA ACELERACIÓN DE GRAVEDAD ES UN VALOR CONSTANTE QUE RELACIONA EL PESO Y LA MASA DE UN CUERPO. ESTA RELACIÓN SE ESCRIBE:(NOTA :W=PESO, M=MASA, G=ACELERACIÓN DE GRAVEDAD).	B	$G=M+W$	$G=W/M$	$G=M-W$	$W=M*G$
16	¿CUAL DE LOS SIGUIENTES "NO ES" CONSIDERADO UN MÉTODO PARA TRANSFERIR CALOR?	B	CONDUCCIÓN.	DIFUSIÓN.	CONVECCIÓN	RADIACIÓN.
17	¿CUAL DE LOS SIGUIENTES ES EQUIVALENTE A 1 HP?	A	3.300 LIBRAS-PIE DE TRABAJO POR MINUTO.	2.000 LIBRAS-PIE DE TRABAJO POR MINUTO.	2.000 LIBRAS-PIE DE TRABAJO POR SEGUNDO.	550 LIBRAS-PIE DE TRABAJO POR MINUTO.

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
18	EL VALOR NORMAL DE LA ACELERACIÓN DE GRAVEDAD ES DE:	C	9,8 CM/SEG ²	98,06 CM/SEG ²	9,8 M/SEG ²	98,06 M/SEG ²
19	SI UN CICLISTA SE MUEVE A RAZÓN DE 5 M/SEG., ¿QUE DISTANCIA RECORRE EN UN CUARTO DE HORA?	C	1.500 MTS.	750 MTS.	4,5 KILÓMETROS.	7,5 KILÓMETROS.
20	¿CUAL DE LOS SIGUIENTES PESARÁ MENOS?	D	35 PARTES DE VAPOR DE AGUA Y 65 PARTES DE AIRE SECO.	100 PARTES DE AIRE SECO.	98 PARTES DE AIRE SECO Y 2 PARTES DE VAPOR DE AGUA.	50 PARTES DE AIRE SECO Y 50 PARTES DE VAPOR DE AGUA
21	LA TEMPERATURA INDICADA EN UN INSTRUMENTO ES 113 GRADOS F SU EQUIVALENCIA EN GRADOS C ES:	A	45 GRADOS.	80,5 GRADOS.	81 GRADOS.	60 GRADOS.
22	EL PUNTO DE EBULLICIÓN DEL AGUA ES:	B	374 GRADOS C.	100 GRADOS C.	-273 GRADOS C.	0 GRADOS C.
23	LA UNIDAD DEL SISTEMA C.G.S QUE DETERMINA LA VELOCIDAD ES:	A	CM/SEG	M/SEG	KM/HR	NUDO.
24	EN MECÁNICA SE DENOMINA FUERZA A:	A	PESO*GRAVEDAD.	VELOCIDAD*TIEMPO.	MASA*ACELERACIÓN.	TIEMPO*ESPACIO.
25	EL TORQUE ES EL PRODUCTO DE:	B	TIEMPO Y DISTANCIA.	FUERZA Y DISTANCIA.	PESO Y TIEMPO.	VELOCIDAD POR TIEMPO.
26	¿COMO SE FORMA EL SONIDO?	D	CON ONDAS.	SOLAMENTE CON LA VIBRACIÓN DE LÍQUIDOS.	POR ONDAS QUE FORMAN LOS CON CUERPOS VIBRANTES.	SOLAMENTE CON LA VIBRACIÓN DE SÓLIDOS.

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
27	EL PUNTO DE EBULLICIÓN DE UN LÍQUIDO DETERMINADO VARÍA:	B	DIRECTAMENTE CON LA PRESIÓN.	INVERSAMENTE CON LA PRESIÓN.	INVERSAMENTE CON EL VOLUMEN.	DIRECTAMENTE CON EL VOLUMEN.
28	LA ELECTRICIDAD PODEMOS DIVIDIRLA EN PARTES, ¿CUALES SON?	A	ELECTROSTÁTICA / ELECTRODINÁMICA	ELECTROSTÁTICA / MAGNETISMO	ELECTRODINÁMICA / MAGNETISMO	CORRIENTE ALTERNA / CORRIENTE DIRECTA
29	¿COMO PODEMOS DEFINIR LA CARGA ELÉCTRICA EN LOS MATERIALES?	B	ES UNA PROPIEDAD INTRÍNSECA QUE SOLO SE DA EN LOS MATERIALES IMANTADOS	ES UNA PROPIEDAD INTRÍNSECA DE ALGUNAS PARTÍCULAS SUBATÓMICAS QUE SE MANIFIESTA MEDIANTE ATRACCIONES Y REPULSIONES ENTRE SI	ES LA PROPIEDAD QUE TIENEN ALGUNOS MATERIALES PARA CONDUCIR ELECTRICIDAD.	ES LA PROPIEDAD QUE TIENEN TODOS LOS MATERIALES PARA CONDUCIR ELECTRICIDAD.
30	EN DONDE PODEMOS SITUAR LOS ESTUDIOS QUE HIZO COULOMB	C	EN ELECTRODINÁMICA	EN MAGNETISMO	EN ELECTROSTÁTICA	EN LOS MATERIALES CONDUCTORES
31	SEGÚN COULOMB:	D	DOS PARTÍCULAS CARGADAS ELECTROSTÁTICAMENTE, QUE ESTÁN A UNA DISTANCIA ENTRE ELLAS SEPARADAS; SIEMPRE SE VAN A ATRAER CUANDO AMBOS SIGNOS SON POSITIVOS	DOS PARTÍCULAS CARGADAS ELECTROSTÁTICAMENTE, QUE ESTÁN SIEMPRE EN CONTACTO ENTRE ELLAS; SE PUEDEN ATRAER O REPELER ENTRE SI CON DETERMINADA FUERZA, DEPENDIENDO DE SUS SIGNOS	DOS PARTÍCULAS CARGADAS ELECTROSTÁTICAMENTE, QUE ESTÁN A UNA DISTANCIA ENTRE ELLAS SEPARADAS; SIEMPRE SE VAN A ATRAER SIN IMPORTAR EL SIGNO QUE TENGAN	DOS PARTÍCULAS CARGADAS ELECTROSTÁTICAMENTE, QUE ESTÁN A UNA DISTANCIA ENTRE ELLAS SEPARADAS; SE PUEDEN ATRAER O REPELER ENTRE SI CON DETERMINADA FUERZA, DEPENDIENDO DE SUS SIGNOS.

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
32	SEGÚN OHMS:	A	UNA INTENSIDAD O CORRIENTE QUE PASA A TRAVÉS DE UNA RESISTENCIA, GENERARÁ UN VOLTAJE EN LA MISMA	UNA INTENSIDAD O CORRIENTE QUE PASA A TRAVÉS DE UNA RESISTENCIA, GENERARÁ UNA POTENCIA EN LA MISMA.	UNA INTENSIDAD O CORRIENTE QUE PASA A TRAVÉS DE UNA RESISTENCIA, GENERARÁ CALOR EN LA MISMA	UNA INTENSIDAD O CORRIENTE QUE PASA A TRAVÉS DE UNA RESISTENCIA, GENERARÁ AMPERAJE EN LA MISMA.
33	SEGÚN WATT:	B	UNA INTENSIDAD O CORRIENTE QUE PASA A TRAVÉS DE UNA RESISTENCIA, GENERARÁ UN VOLTAJE EN LA MISMA	UNA INTENSIDAD O CORRIENTE QUE PASA A TRAVÉS DE UNA RESISTENCIA, GENERARÁ UNA POTENCIA EN LA MISMA.	UNA INTENSIDAD O CORRIENTE QUE PASA A TRAVÉS DE UNA RESISTENCIA, GENERARÁ CALOR EN LA MISMA	UNA INTENSIDAD O CORRIENTE QUE PASA A TRAVÉS DE UNA RESISTENCIA, GENERARÁ AMPERAJE EN LA MISMA.
34	¿QUE DESCUBRIÓ JOULE CON RESPECTO AL FUNCIONAMIENTO DE ALGUNOS ARTÍCULOS DOMÉSTICOS'?	C	UNA INTENSIDAD O CORRIENTE QUE PASA A TRAVÉS DE UNA RESISTENCIA, GENERARÁ UN VOLTAJE EN LA MISMA	UNA INTENSIDAD O CORRIENTE QUE PASA A TRAVÉS DE UNA RESISTENCIA, GENERARÁ UNA POTENCIA EN LA MISMA	UNA INTENSIDAD O CORRIENTE QUE PASA A TRAVÉS DE UNA RESISTENCIA, GENERARÁ CALOR EN LA MISMA	UNA INTENSIDAD O CORRIENTE QUE PASA A TRAVÉS DE UNA RESISTENCIA, GENERARÁ AMPERAJE EN LA MISMA.
35	¿QUÉ ENTENDEMOS POR ELECTRODINÁMICA?	D	ES LA RAMA DEL ELECTROMAGNETISMO QUE TRATA DE LA EVOLUCIÓN TEMPORAL EN SISTEMAS DONDE INTERACTÚAN CAMPOS DE CALOR Y MAGNÉTICOS CON CARGAS EN MOVIMIENTO	ES LA RAMA DEL ELECTROMAGNETISMO QUE TRATA DE LA EVOLUCIÓN TEMPORAL EN SISTEMAS DONDE INTERACTÚAN CAMPOS ELÉCTRICOS Y CALORÍFICOS CON CARGAS EN MOVIMIENTO	ES LA RAMA DEL ELECTROMAGNETISMO QUE TRATA DE LA EVOLUCIÓN TEMPORAL EN SISTEMAS DONDE INTERACTÚAN SOLO CAMPOS ELÉCTRICOS EN MOVIMIENTO	ES LA RAMA DEL ELECTROMAGNETISMO QUE TRATA DE LA EVOLUCIÓN TEMPORAL EN SISTEMAS DONDE INTERACTÚAN CAMPOS ELÉCTRICOS Y MAGNÉTICOS CON CARGAS EN MOVIMIENTO
36	¿CÓMO SE PUEDE CONVERTIR 10 MILIAMPERIOS EN AMPERES?	A	/1000	*1000	NO SE PUEDEN CONVERTIR PORQUE EL 10 ES UNA CANTIDAD INFERIOR AL 1000	NO SE PUEDEN CONVERTIR PORQUE EL 10 ES UNA CANTIDAD INFERIOR AL 1000

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
37	NO SE PUEDEN CONVERTIR PORQUE EL 10 ES UNA CANTIDAD INFERIOR AL 1000	B	DIFERENTE	IGUAL		
38	EN UN CIRCUITO EN SERIE DE 3 RESISTENCIAS (5, 10 Y 15 OHMS), EL VOLTAJE QUE HAY EN CADA RESISTENCIA ES	B	IGUAL	DIFERENTE		
39	EN UN CIRCUITO EN PARALELO DE 3 RESISTENCIAS (5, 10 Y 15 OHMS), LA CORRIENTE QUE PASA POR CADA RESISTENCIA ES	A	DIFERENTE	IGUAL		
40	EN UN CIRCUITO EN PARALELO DE 3 RESISTENCIAS (5, 10 Y 15 OHMS), VOLTAJE QUE HAY EN CADA RESISTENCIA ES	A	DIFERENTE	IGUAL		
41	EN UNA RESISTENCIA POR LA CUAL PASA UNA CORRIENTE, EL VOLTAJE LO PUEDO DETERMINAR	A	MULTIPLICANDO EL VALOR DE LA RESISTENCIA POR EL VALOR DE LA CORRIENTE	DIVIDIENDO EL VALOR DE LA RESISTENCIA ENTRE EL VALOR DE LA CORRIENTE.	OBTENIENDO EL VALOR DE LA POTENCIA Y DIVIDIÉNDOLO ENTRE EL VALOR DE LA CORRIENTE	OBTENIENDO EL VALOR DE LA POTENCIA Y MULTIPLICÁNDOLO POR EL VALOR DE LA CORRIENTE
42	EN UNA RESISTENCIA POR LA CUAL PASA UNA CORRIENTE, LA POTENCIA LA PUEDO DETERMINAR	D	MULTIPLICANDO EL VALOR DE LA RESISTENCIA POR EL VALOR DE LA CORRIENTE	DIVIDIENDO EL VALOR DE LA RESISTENCIA ENTRE EL VALOR DE LA CORRIENTE	DIVIDIENDO EL VALOR DE LA RESISTENCIA ENTRE EL VALOR DE LA CORRIENTE	OBTENIENDO EL VALOR DEL VOLTAJE Y MULTIPLICÁNDOLO POR EL VALOR DE LA CORRIENTE
43	EN UNA RESISTENCIA POR LA CUAL PASA UNA CORRIENTE, EL CALOR GENERADO LO PUEDO DETERMINAR	C	MULTIPLICANDO EL VALOR DE LA CORRIENTE, POR EL VALOR DE LA RESISTENCIA, POR EL VALOR DEL TIEMPO EN SEGUNDOS	MULTIPLICANDO EL VALOR DE LA RESISTENCIA POR EL VALOR DE LA CORRIENTE POR EL VALOR DEL VOLTAJE	MULTIPLICANDO EL VALOR DEL VOLTAJE, POR EL VALOR DE LA CORRIENTE, POR EL VALOR DEL TIEMPO EN SEGUNDOS	MULTIPLICANDO EL VALOR DEL VOLTAJE, POR EL VALOR DE LA RESISTENCIA, POR EL VALOR DEL TIEMPO EN MINUTOS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
44	¿QUE ES UNA RESISTENCIA ELÉCTRICA?	A	ES LA OPOSICIÓN QUE SE PRESENTA A LA CIRCULACIÓN DE LOS ELECTRONES EN LOS DISTINTOS ELEMENTOS INTERCALADOS EN EL CIRCUITO	ES LA FACILIDAD QUE SE PRESENTA A LA CIRCULACIÓN DE LOS ELECTRONES EN LOS DISTINTOS ELEMENTOS INTERCALADOS EN EL CIRCUITO	ES UN INSTRUMENTO QUE SE OPONE A QUE EXISTA VOLTAJE EN UNA RESISTENCIA	ES EL VALOR DE LA POTENCIA DIVIDIDA POR EL VALOR DEL VOLTAJE QUE HAY EN LA RESISTENCIA
45	CUANDO SE INSTALAN VARIOS RECEPTORES EN UN CIRCUITO ELÉCTRICO, ESTOS SE PUEDEN MONTAR EN:	C	SERIE, PARALELO, EN LÍNEA.	SERIE, PARALELO, INTERCALADOS.	SERIE, PARALELO, MIXTOS	SERIE, PARALELO
46	EN UN CIRCUITO CUYAS LÁMPARAS ESTÁN PRENDIDAS Y ESTÁN CONECTADAS EN SERIE, Y SE DESCONECTA UNA LÁMPARA; EL RESTO DE LAS LÁMPARAS SE	D	SOLO ALGUNAS QUEDARÁN PRENDIDAS	SOLO ALGUNAS SE APAGARÁN	QUEDARÁN PRENDIDAS TODAS LAS DEMÁS	APAGARÁN TODAS LAS DEMÁS
47	EN UN CIRCUITO CUYAS LÁMPARAS ESTÁN PRENDIDAS Y ESTÁN CONECTADAS EN PARALELO, Y SE DESCONECTA UNA LÁMPARA; EL RESTO DE LAS LÁMPARAS SE	C	SOLO ALGUNAS QUEDARÁN PRENDIDAS	SOLO ALGUNAS SE APAGARÁN	QUEDARÁN PRENDIDAS TODAS LAS DEMÁS	APAGARÁN TODAS LAS DEMÁS

HELICÓPTERO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL POSEEN GENERALMENTE UN PERFIL DE TIPO:	B	SIMÉTRICO	ASIMÉTRICO	SUPER CRÍTICO	FLUJO LAMINAR
2	EL PERFIL DEL ESTABILIZADOR HORIZONTAL, ES DEL TIPO	B	SIMÉTRICO INVERTIDO	ASIMÉTRICO INVERTIDO	SUPER CRÍTICO INVERTIDO	FLUJO LAMINAR INVERTIDO
3	LA IDENTIFICACIÓN DE LAS PALAS SE EFECTÚAN CÓN:	A	COLORES	LETRAS	NÚMEROS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
4	LA ESTRUCTURA DEL BOTALÓN DE COLA (TAIL BOOM), ES GENERALMENTE DE TIPO	B	MONOCOQUE	SEMI-MONOCOQUE	DE COSTILLAS	CON PLATANITOS
5	EN EL BOTALÓN DE COLA, PODEMOS ENCONTRAR LOS SIGUIENTES COMPONENTES:	A	ROTOR DE COLA , CAJA DE 90, CAJA DE 42 , ESTABILIZADORES HORIZONTAL Y VERTICAL.	ROTOR DE COLA, CAJA DE 90, TRANSMISIÓN, ESTABILIZADORES HORIZONTAL Y VERTICAL,	ROTOR, PRINCIPAL, CAJA DE 90, SPRAG.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
6	EL LEAD-LAG, ES CARACTERÍSTICO DE LOS ROTORES DE TIPO:	C	RÍGIDO	SEMI-RÍGIDO	ARTICULADO	COLECTIVO
7	LOS ROTORES LUBRICADOS CON GRASA SE CLASIFICAN CÓMO:	A	LUBRICADOS	SECOS	HÚMEDOS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
8	EL CONTROL COLECTIVO, CAMBIA EL PASO DE LAS PALAS :	A	AL MISMO TIEMPO	UNA A LA VEZ	SEGÚN LA PRECESIÓN GIROSCÓPICA	CÍCLICAMENTE
9	PARA VARIAR LA ALTITUD DEL HELICÓPTERO SE UTILIZA EL CONTROL	B	CÍCLICO	COLECTIVO	ANTITORQUE	POTENCIA DEL MOTOR
10	LOS MOTORES DE LOS HELICÓPTEROS SE CLASIFICAN EN EL GRUPO DE LOS:	B	TURBOHÉLICES	TURBORREACTORES	TURBOEJES	TURBOFAN

11	EL ÁNGULO DE ATAQUE, ES.	D	EL ÁNGULO FORMADO POR LA CUERDA DE LA PALA ,Y EL PLANO DE ROTACIÓN	EL ÁNGULO FORMADO POR EL BORDE DE ATAQUE ,Y EL VIENTO RELATIVO	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE EL CENTRO DE GRAVEDAD ,Y LA CUERDA DE LA PALA	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE LA CUERDA DEL PERFIL DE LA PALA ,Y LA DIRECCIÓN DEL VIENTO RELATIVO
12	EL ESTABILIZADOR HORIZONTAL, TIENE COMO FUNCIÓN:	C	NIVELAR EL HELICÓPTERO	PERMITE QUE EL HELICÓPTERO PUEDA ASCENDER O DESCENDER	MANTIENE EL HELICÓPTERO NIVELADO DURANTE EL VUELO TRASLACIONAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
13	EL CONTROL CÍCLICO, PROPORCIONA AL HELICÓPTERO CONTROL DE:	C	ALABEO Y GUIÑADA	GUIÑADA Y CABECEO	ALABEO Y CABECEO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
14	EL CONTROL CÍCLICO, SE CONECTA CON:	B	EL MÁSTIL	EL PLATO OSCILANTE	EL ROTOR PRINCIPAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
15	EL ÁNGULO DE INCLINACIÓN, ES:	B	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE LA CUERDA DEL PERFIL ,Y EL VIENTO RELATIVO	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE LA CUERDA DE LA PALA ,Y EL PLANO DE ROTACIÓN	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE EL CENTRO DE PRESIÓN ,Y EL CENTRO DE GRAVEDAD	EL ÁNGULO FORMADO EN LA RAÍZ DE LA PALA
16	LA DIFERENCIA DE LA VELOCIDAD ENTRE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL, PRODUCEN UN EFECTO LLAMADO :	C	EFFECTO DE CORIOLIS	DERIVA	DISIMETRÍA DE LA SUSTENTACIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
17	EL EJE CORTO, ES EL QUE TRANSMITE LA POTENCIA ENTRE:	B	LA TRANSMISIÓN Y EL ROTOR DE COLA	EL MOTOR Y LA TRANSMISIÓN	EL MOTOR Y EL ROTOR PRINCIPAL	EL ROTOR Y EL COLECTIVO
18	EL CLUTCH EN LOS HELICÓPTEROS CON MOTORES A TURBINA, ES DEL TIPO:	B	CENTRÍFUGO	SPRAG CLUTCH	DE CORREA	NO TIENE, PORQUE SON DE TURBINA LIBRE
19	EL PROPÓSITO DE QUE LA PUNTA DE LAS PALAS, SEAN REDONDEADAS O CON FORMAS MÁS MODERNAS EN ALGUNO HELICÓPTEROS NUEVOS, ES	A	DISMINUIR EL RUIDO	AUMENTAR LA VELOCIDAD DEL HELICÓPTERO	AUMENTAR LA VELOCIDAD DEL ROTOR	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
20	LOS CONTROLES DE VUELO SE INSTALAN EN LA PARTE:	A	FIJA DEL PLATO OSCILANTE	MÓVIL DEL PLATO OSCILANTE	MÁSTIL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
21	LA ENVERGADURA DE UNA PALA, ES:	B	LA DISTANCIA ENTRE EL BORDE DE ATAQUE, Y EL BORDE DE FUGA	LA DISTANCIA MÁXIMA DESDE LA RAÍZ A LA PUNTA, MEDIDA SOBRE SU LÍNEA CENTRAL	LA DISTANCIA DESDE LA RAÍZ AL CENTRO DE GRAVEDAD	LA DISTANCIA DESDE EL CENTRO DE PRESIÓN, HASTA LA PUNTA

22	LA SUSTENTACIÓN ES :	D	LA FUERZA QUE SE PRODUCE EN UN PERFIL Y ES PARALELA AL VIENTO RELATIVO	LA FUERZA QUE SE ORIGINA EN UN PERFIL Y ES OPUESTA A LA DIRECCIÓN DEL VIENTO RELATIVO	EL RESULTADO DEL PESO POR LA VELOCIDAD	LA FUERZA QUE SE PRODUCE EN UN PERFIL Y ES PERPENDICULAR AL VIENTO RELATIVO
23	¿CUÁL PALA SE MUEVE MÁS RÁPIDO, EN UN HELICÓPTERO EN VUELO TRASLACIONAL HACIA ADELANTE:	A	LA QUE AVANZA	LA QUE RETROCEDE	AMBAS TENDRÁN LA MISMA VELOCIDAD	DEPENDEN DEL COLECTIVO
24	LA CANTIDAD DE EFECTO DE CONO (ENCONAMIENTO DEL ROTOR) DEPENDE PRINCIPALMENTE DE :	C	LA ALTURA DE VUELO	LA DISTRIBUCIÓN DEL PESO	DEL PESO DEL HELICÓPTERO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
25	LAS BOMBAS HIDRÁULICAS SE INSTALAN EN:	B	CAJA DE ACCESORIOS DEL MOTOR	TRANSMISIÓN	EN LA CAJA DE 42	
26	EL TORQUE PRODUCIDO POR EL ROTOR PRINCIPAL DEL HELICÓPTERO, ES CONTRARRESTADO POR:	B	LA INCLINACIÓN DEL ROTOR	EL ROTOR DE COLA	EL EFECTO DE DERIVA	
27	EL EFECTO DE LA PRECESIÓN GIROSCÓPICA, HACE QUE LA REACCIÓN DEL ROTOR:	B	COINCIDA CON LA FUERZA DE ACCIÓN	ESTÉ DESFASADA 90° DESPUÉS DE LA ACCIÓN	ESTÉ DESFASADA 90° ANTES DE LA ACCIÓN	DEPENDEN DE LA VELOCIDAD TRASLACIONAL
28	PARA EVITAR LAS VIBRACIONES EL ROTOR PRINCIPAL DEBE SER:	B	BALANCEADO	TRAQUEADO Y BALANCEADO	COMPENSADO	AJUSTADO
29	EL EFECTO DE ALETEO (FLAPEO), ES DEBIDO A LA DIFERENCIA DE VELOCIDADES ENTRE LA PALA QUE AVANZA ,Y LA QUE RETROCEDE:	B	VERDADERO	FALSO		
30	EN UN HELICÓPTERO, LA SUSTENTACIÓN ES MANTENIDA MEDIANTE:	C	EL CONTROL CÍCLICO	LOS ELEVADORES	EL CONTROL COLECTIVO	EL CONTROL ANTITORQUE
31	LA ARTICULACIÓN DE AVANCE Y RETRASO DE LAS PALAS (LEAD - LAG) ,CONTRIBUYE A DISMINUIR LA DISIMETRÍA DE LA SUSTENTACIÓN:	A	VERDADERO	FALSO		
32	EL SPRAG -CLUTCH, OPERA DE FORMA SIMILAR A UN RACHET O RUEDA TRASERA DE BICICLETA.	A	VERDADERO	FALSO		

33	AL AUMENTAR LA ALTURA DE LA PALA, DEBIDO A LA ARTICULACIÓN DE FLAPEO O UNIÓN "K", EL ÁNGULO DE INCIDENCIA DISMINUYE.	A	VERDADERO	FALSO		
34	EL CONTROL CÍCLICO, POSEE SOLAMENTE DOS VARILLAS O ACTUADORES QUE MOVERÁN LA PARTE FIJA DEL PLATO OSCILANTE	A	VERDADERO	FALSO		
35	EL ROTOR ARTICULADO, POSEE: CAMBIO DE PASO, FLAPEO, Y LEAD LAG.	A	VERDADERO	FALSO		
36	EN LOS ROTORES EQUIPADOS CON STRAPS, ESTOS SON LOS QUE EVITAN QUE LA PALA SE DESPRENDA ,Y LE DAN EL ÁNGULO PRIMARIO:	A	VERDADERO	FALSO		
37	EN ALGUNOS HELICÓPTEROS, EL ESTABILIZADOR HORIZONTAL CAMBIA SU ÁNGULO DE INCIDENCIA CON EL CONTROL CÍCLICO.	A	VERDADERO	FALSO		
38	LOS DAÑOS EN LA RAÍZ DE LA PALA SON MENOS CRÍTICOS QUE EN LA PUNTA DE LA PALA	B	VERDADERO	FALSO		
39	¿CUÁL SERÁ, EL PRÓXIMO PASO A EFECTUAR DESPUÉS DEL REGLAJE DEL COLECTIVO?	A	EL REGLAJE DEL CÍCLICO ,Y DEL PASO MÍNIMO DE LA PALA	EL REGLAJE DEL ROTOR DE COLA	EL REGLAJE DEL CÍCLICO ,Y DEL N1	EL REGLAJE DEL CÍCLICO ,Y DE LOS PEDALES
40	LOS PARÁMETROS QUE LIMITAN LAS OPERACIONES EN LOS MOTORES A TURBINA (TURBO-EJES) INSTALADOS EN UN HELICÓPTERO SON:	D	TORQUE Y N1	TORQUE Y N2	TORQUE Y N	TORQUE Y TEMPERATURA
41	EL MATERIAL MAS UTILIZADO EN LA FABRICACIÓN DEL CARTER DE LA TRANSMISIÓN PRINCIPAL ES :	C	ALUMINIO	TITANIO	MAGNESIO	HIERRO
42	LA ARTICULACIÓN "K" , TIENE COMO FUNCIÓN DISMINUIR EL ÁNGULO DE ATAQUE EN LA PALA QUE AVANZA PARA DISMINUIR EL FLAPEO	A	VERDADERO	FALSO		

43	EL TRUNNIÓN, ES LA PIEZA QUE SOPORTA TODOS LOS ESFUERZOS EN UN ROTOR DEL TIPO SEMI-RÍGIDO.	A	VERDADERO	FALSO		
44	EL EFECTO DE TORQUE ES MÁXIMO, CUÁNDO EL HELICÓPTERO ESTÁ:	C	EN AUTO-ROTACIÓN	EN FLIGHT IDDLRE	EN FULL FLIGHT	EN IDDLRE CUT-OFF
45	EL FREE WHELL, SE LUBRICA CON EL ACEITE DE LA TRANSMISIÓN PRINCIPAL.	B	FALSO	VERDADERO		
46	UN ROTOR SEMI-RÍGIDO, ES AQUEL	C	QUE ES MENOS FUERTE QUE UN ROTOR RÍGIDO	QUE LOS MOVIMIENTOS DE UNA PALA SON INDEPENDIENTES DE LA OTRA	QUE LOS MOVIMIENTOS DE UNA PALA SON DEPENDIENTES DE LA OTRA	QUE PERMITE QUE UNA PALA ADELANTE O ATRASE UN POCO MÁS QUE LAS OTRAS
47	PARA EL BALANCE ESTÁTICO DEL ROTOR PRINCIPAL SE UTILIZA UN NIVEL DE BURBUJA Y SE AGREGA PESO EN LA PUNTA DE LAS PALAS	A	FALSO	VERDADERO		
48	EN UN VUELO ESTACIONARIO:	C	LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN ES MAYOR QUE LA FUERZA DE LA GRAVEDAD	LA FUERZA DE LA GRAVEDAD ES IGUAL A LA FUERZA DE EMPUJE	LA SUMA DE LAS FUERZAS DE SUSTENTACIÓN Y EMPUJE, ES IGUAL A LA SUMA DE LAS FUERZAS DE GRAVEDAD Y RESISTENCIA	
49	LA SUSTENTACIÓN EN UN HELICÓPTERO ES CREADA	A	POR EL MISMO PRINCIPIO QUE SE FORMA EN EL AVIÓN	POR UN PRINCIPIO DIFERENTE AL AVIÓN	POR EL MISMO PRINCIPIO DEL AUTO GIRO	
50	DURANTE UN VUELO RECTO Y NIVELADO CON VELOCIDAD, ALTITUD, Y RUMBOS CONSTANTES...	C	LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN, SUPERA A LAS OTRAS TRES FUERZAS	LA FUERZA DE LA RESISTENCIA, SUPERA A LA FUERZA DE EMPUJE	LA FUERZA DE EMPUJE, ES IGUAL A LA RESISTENCIA, Y LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL A LA GRAVEDAD	
51	LA TENDENCIA DEL FUSELAJE A ROTAR EN DIRECCIÓN CONTRARIA A LA DIRECCIÓN DEL ROTOR ES DENOMINADA:	B	TERCERA LEY DE NEWTON	TORQUE	PRECESIÓN GIROSCÓPICA	

52	EL ROTOR DE COLA, ES CONSIDERADO COMO UN:	C	CORRECTOR DE VIENTO	AUXILIAR PARA CONTROLAR EL HELICÓPTERO SOBRE SU EJE VERTICAL	ANTI-TORQUE	
53	AL APLICARLE UNA FUERZA A UN GIRÓSCOPO EN ROTACIÓN.:	B	HAY UNA ROTACIÓN INMEDIATA	LA MÁXIMA REACCIÓN, SUCEDE A LOS 90° EN LA DIRECCIÓN DE ROTACIÓN	LA MÁXIMA REACCIÓN, SUCEDE A LOS 180° EN LA DIRECCIÓN DE ROTACIÓN	
54	DURANTE UNA AUTO-ROTACIÓN:	A	NO HAY INDICACIÓN DE TORQUE, DEBIDO A QUE NO HAY POTENCIA EN EL MOTOR	EL TORQUE AUMENTA, DEBIDO A QUE EL ROTOR QUEDA LIBRE	HAY POCO TORQUE, DEBIDO A LA POCA POTENCIA	
55	EL VIENTO RELATIVO, QUE PASA A TRAVÉS DEL DISCO DEL ROTOR PRINCIPAL:	B	ES IGUAL EN TODA SU ÁREA	ES MAYOR EN LA PUNTA DEL PLANO ,Y DISMINUYE HACIA EL CENTRO	ES MAYOR EN EL CENTRO ,Y DISMINUYE HACIA LA PUNTA DEL PLANO	
56	SE CONOCE COMO FLAPEO:	C	EL SONIDO QUE ACOMPAÑA AL HELICÓPTERO CUANDO APROXIMA	EL MOVIMIENTO NORMAL DEL ROTOR PRINCIPAL	EL MOVIMIENTO HACIA ARRIBA DE LA PALA QUE ADELANTA Y HACIA ABAJO DE LA PALA QUE ATRASA	
57	EL FLAPEO, JUNTO CON LA POSICIÓN DEL CÍCLICO EN VUELO HACIA ADELANTE:	A	IGUALA LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN EN LAS DOS MITADES DEL DISCO DEL ROTOR PRINCIPAL	AUMENTA LA MANIOBRABILIDAD	IGUALA LA FUERZA DE EMPUJE	
58	EL COLCHÓN DE AIRE MÁS DENSO QUE SE FORMA, ENTRE EL HELICÓPTERO EN VUELO ESTACIONARIO Y LA TIERRA, SE DENOMINA:	C	SUSTENTACIÓN ADICIONAL	SUSTENTACIÓN EFECTIVA	EFECTO DE TIERRA	
59	LA SUSTENTACIÓN ADICIONAL QUE SE OBTIENE CUANDO EL HELICÓPTERO ENTRA EN VUELO HORIZONTAL SE DENOMINA:	C	SUSTENTACIÓN EFECTIVA	EFECTO DE TIERRA	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL	
60	CUANDO EL VIENTO RELATIVO, QUE PASA A TRAVÉS DEL DISCO DEL ROTOR ALCANZA 15 MPH; SE DENOMINA:	B	SUSTENTACIÓN ADICIONAL	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL EFECTIVA	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL	

61	LA INCLINACIÓN HACIA ARRIBA DE LAS PALAS DEBIDO A LA COMBINACIÓN DE LAS FUERZAS DE SUSTENTACIÓN Y CENTRÍFUGA SE DENOMINA	A	CONEO	SUSTENTACIÓN	FLAPEO	
62	LA LÍNEA IMAGINARIA ALREDEDOR DE LA CUAL GIRA EL ROTOR Y QUE ES PERPENDICULAR AL PLANO DE LA TRAYECTORIA DE LA PUNTA DEL PERFIL	B	EJE PERPENDICULAR	EJE DE ROTACIÓN	EJE HORIZONTAL	
63	LA DIFERENCIA DE SUSTENTACIÓN QUE EXISTE ENTRE LA MITAD DEL DISCO DE LA PALA QUE AVANZA, Y LA MITAD DE LA PALA QUE ATRASA SE DENOMINA:	B	SUSTENTACIÓN DIVIDIDA	ASIMETRÍA DE SUSTENTACIÓN	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL	
64	PARA QUE LA SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL EFECTIVA SE PRODUZCA:	A	NO ES NECESARIO QUE EL HELICÓPTERO SE ESTE DESPLAZANDO	EL HELICÓPTERO DEBE ESTAR EN MOVIMIENTO	EL HELICÓPTERO DEBE MOVERSE EN DIRECCIÓN DEL VIENTO	
65	LA MAYOR SUSTENTACIÓN EN LA PARTE POSTERIOR DEL DISCO DEBIDO A LA VELOCIDAD HACIA ABAJO DEL AIRE QUE PASA POR ESA PARTE	B	EFFECTO DE CORIOLIS	EFFECTO DE FLUJO TRANSVERSO	SUSTENTACIÓN POSTERIOR	
66	EL EFFECTO DE FLUJO TRANSVERSO, TIENDE A HACER MOVER EL HELICÓPTERO:	A	HACIA LA IZQUIERDA	HACIA ATRÁS	HACIA ADELANTE	HACIA LA DERECHA
67	LA ACCIÓN PENDULAR ES DEBIDO A QUÉ:	A	EL HELICÓPTERO ESTÁ SUSPENDIDO DE LA CABEZA DEL ROTOR PRINCIPAL ,Y SU MASA ES CONSIDERABLE	EL HELICÓPTERO PUEDE VOLAR HACIA ATRÁS	SE VENCE LA FUERZA DE GRAVEDAD	
68	UN ROTOR QUE TIENE MOVIMIENTO HORIZONTAL, VERTICAL ,Y CAMBIO DE PASO, ES DENOMINADO:	C	RÍGIDO	SEMI-RÍGIDO	ARTICULADO	
69	UN ROTOR QUE PUEDE CAMBIAR DE PASO, PERO NO TIENE MOVIMIENTO VERTICAL NI HORIZONTAL, ES DENOMINADO:	B	ARTICULADO	RÍGIDO	SEMI-RÍGIDO	
70	UN ROTOR, QUE PUEDE CAMBIAR DE PASO Y TIENE MOVIMIENTO VERTICAL, ES DENOMINADO:	C	ARTICULADO	RÍGIDO	SEMI-RÍGIDO	

71	LA PÉRDIDA DE LA PUNTA DE PALA SUCEDE:	A	A ALTA VELOCIDAD	AL CAMBIAR DE DIRECCIÓN	A BAJA VELOCIDAD	
72	EN UNA AUTORROTACIÓN:	B	EL ROTOR GIRA POR INERCIA	EL ROTOR GIRA SOLO POR LA ACCIÓN DEL VIENTO RELATIVO	EL ROTOR GIRA POR LA FUERZA CENTRÍFUGA	
73	DURANTE LA AUTORROTACIÓN SIN MOTOR:	A	EL FLUJO DE AIRE ES HACIA ARRIBA, A TRAVÉS DEL ROTOR	EL AIRE FLUYE HACIA ABAJO	EL FLUJO DE AIRE PERMANECE IGUAL	
74	MIENTRAS EL MOTOR SUPLE POTENCIA:	A	EL FLUJO DE AIRE ES HACIA ABAJO	NO HAY FLUJO DE AIRE	EL FLUJO DE AIRE ES HACIA ARRIBA A TRAVÉS DEL ROTOR	
75	LAS FUERZAS QUE HACEN GIRAR EL ROTOR DURANTE LA AUTORROTACIÓN ESTÁN UBICADAS:	C	DESDE EL CENTRO DEL ROTOR HASTA EL 65%	DESDE LA PUNTA DE PALA HASTA EL 30%	APROXIMADAMENTE ENTRE EL 25% TOMADO DESDE EL CENTRO HASTA EL 70%	
76	EN UNA AUTORROTACIÓN HACIA ADELANTE, LAS FUERZAS QUE HACEN GIRAR EL ROTOR:	B	SE DESPLAZAN HACIA LA DERECHA	SE DESPLAZAN HACIA LA IZQUIERDA	SE MANTIENEN EN SU LUGAR	
77	CUANDO EL MOTOR DE UN HELICÓPTERO SE DETIENE, LA UNIDAD DE RUEDA LIBRE PERMITE QUÉ:	C	EL ROTOR PRINCIPAL GIRE EN DIRECCIÓN CONTRARIA	EL ROTOR PRINCIPAL PUEDA DETENERSE A VOLUNTAD DEL PILOTO	LA TRANSMISIÓN SE DESENGANCHE DEL MOTOR, Y LE PERMITA GIRAR EN SU DIRECCIÓN ORIGINAL	
78	AL REALIZAR UN FLARE DURANTE UNA AUTORROTACIÓN:	A	LAS RPM AUMENTAN	LAS RPM DISMINUYEN	LAS RPM SE MANTIENEN	
79	AL DISMINUIR LA VELOCIDAD TRASLACIONAL, Y EL DESCENSO EN UNA AUTO-ROTACIÓN:	B	LAS RPM AUMENTAN	LAS RPM DISMINUYEN	LAS RPM SE MANTIENEN	
80	EL PESO TOTAL DEL HELICÓPTERO, MÁS LAS CARGAS ADICIONALES IMPUESTAS DURANTE LAS MANIOBRAS, SON SOPORTADAS POR:	B	LA TRANSMISIÓN DEL ROTOR PRINCIPAL	LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL	LAS BASES DEL MOTOR	
81	LAS CARGAS QUE SOPORTA EL ROTOR PRINCIPAL AUMENTAN DURANTE LAS MANIOBRAS DEBIDO A:	C	LA FUERZA CENTRÍPETA	EL EFECTO DE CORIOLIS	LA FUERZA CENTRÍFUGA	

82	SE CONOCE COMO FACTOR DE CARGA:	C	EL PESO BRUTO DEL HELICÓPTERO	EL PESO MÁXIMO DE DESPEGUE	LA CARGA REAL SOBRE PALAS DEL ROTOR EN CUALQUIER MOMENTO DIVIDIDA ENTRE LA CARGA NORMAL O PESO MÁXIMO	
83	EL FACTOR DE CARGA:	A	AUMENTA EN UN 16% A 30° DE BANQUEO, EN 100% CON 60° DE BANQUEO, Y PUEDE LLEGAR A 6 VECES CON 80° DE BANQUEO.	SE MANTIENE IGUAL BAJO CUALQUIER CONDICIÓN DE VUELO	AUMENTA EN UN 45% EN LOS VIRAJES	
84	LOS VIRAJES EN UN HELICÓPTERO SE REALIZAN:	B	CAMBIANDO LA POSICIÓN DE CÍCLICO, DE LOS PEDALES Y DEL COLECTIVO	INCLINANDO EL HELICÓPTERO CON EL CÍCLICO, PARA PERMITIR QUE EL ROTOR PRINCIPAL HALE EL HELICÓPTERO DE SU RUMBO,	APLICANDO CÍCLICO Y PEDAL	
85	LA FUNCIÓN DEL COLECTIVO ES:	C	CAMBIAR EL ÁNGULO DEL DISCO DE SUSTENTACIÓN Y EMPUJE	CAMBIAR EL ÁNGULO DEL ROTOR DE COLA	CAMBIAR EL ÁNGULO DE PASO DE LAS PALAS, DEL ROTOR PRINCIPAL	
86	AL AUMENTAR EL ÁNGULO DE ATAQUE DE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL, LA RESISTENCIA:	A	AUMENTA	DISMINUYE	SE MANTIENE IGUAL	
87	LA SUSTENTACIÓN AUMENTA:	A	AL SUBIR EL COLECTIVO	AL BAJAR EL COLECTIVO	MANTENIENDO EL COLECTIVO	
88	EN UN HELICÓPTERO A TURBINA, AL SUBIR EL COLECTIVO LAS REVOLUCIONES SE MANTIENEN :	C	AUTOMÁTICAMENTE A TRAVÉS DE LA UNIDAD DE CONTROL DE COMBUSTIBLE	ACELERANDO Y DESACELERANDO	AUTOMÁTICAMENTE A TRAVÉS DEL GOBERNADOR	
89	EN UN HELICÓPTERO CON MOTOR DE EXPLOSIÓN INTERNA, AL SUBIR EL COLECTIVO LAS REVOLUCIONES SE MANTIENEN	B	A NIVEL	ACELERANDO	DESACELERANDO	SOLAS
90	EL ACELERADOR CONTROLA:	B	EL TORQUE	LAS RPM	EL ASCENSO Y DESCENSO	
91	EL MOVIMIENTO SOBRE EL EJE VERTICAL, ES CONTROLADO POR:	C	EL CÍCLICO	EL COLECTIVO	LOS PEDALES	

92	LA ACTITUD Y LA DIRECCIÓN DE VUELO, ES CONTROLADA POR:	C	EL COLECTIVO	LOS PEDALES	EL CÍCLICO	
93	SI EL COLECTIVO SE SUBE Y NO SE ACELERA:	A	LAS RPM SE CAEN	LAS RPM AUMENTAN	LAS RPM SE MANTIENEN	
94	SI NO SE SUBE EL COLECTIVO Y SE ACELERA:	B	LAS RPM SE CAEN	LAS RPM AUMENTAN	LAS RPM SE MANTIENEN	
95	EN UN HELICÓPTERO A MOTOR DE PISTÓN, PARA MANTENER LAS RPM HAY QUE:	A	COORDINAR EL ACELERADOR CON EL PASO DEL COLECTIVO	COORDINAR EL ACELERADOR CON EL CÍCLICO	COORDINAR EL ACELERADOR CON LOS PEDALES	
96	EN LOS HELICÓPTEROS, LOS VIRAJES SE HACEN:	A	SIN USAR PEDALES	USANDO AMBOS PEDALES	USANDO SOLO EL PEDAL DEL LADO QUE SE QUIERE VIRAR	
97	EN LA MAYORÍA DE LOS HELICÓPTEROS, AL AUMENTAR LA POTENCIA SE DEBE USAR EL PEDAL DERECHO PARA CONTRARRESTAR EL TORQUE.	B	CIERTO	FALSO		
98	LAS CORRECCIONES QUE SE HACEN CON LOS CONTROLES DEBEN SER:	C	RÁPIDAS Y VIOLENTAS	PRECISAS Y CON SUFICIENTE FUERZA	CON PRESIONES SUAVES	
99	EN LA MAYORÍA DE LOS HELICÓPTEROS, AL REDUCIR LA POTENCIA ES NECESARIO	B	NO MOVER LOS PEDALES	USAR PEDAL DERECHO	USAR PEDAL IZQUIERDO	USAR AMBOS PEDALES
100	LA VELOCIDAD DEL HELICÓPTERO ES CONTROLADA A TRAVÉS DE:	A	EL CÍCLICO	EL COLECTIVO	EL ACELERADOR	
101	EL DISCO DE SUSTENTACIÓN Y EMPUJE, ES MOVIDO POR:	C	EL COLECTIVO	LOS PEDALES	EL CÍCLICO	
102	EL PROPÓSITO DEL CÍCLICO, ES:	C	AUMENTAR LA VELOCIDAD	AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN	INCLINAR EL PLANO DE PUNTA DE PALA, EN LA DIRECCIÓN QUE SE DESEA QUE SE PRODUZCA EL MOVIMIENTO HORIZONTAL	
103	LA REDUCCIÓN DE LAS RPM DEL MOTOR PARA QUE PUEDAN SER UTILIZADAS POR EL ROTOR ES LLEVADA A CABO POR:	B	LA UNIDAD DE RUEDA LIBRE	LA TRANSMISIÓN	UNIDAD DE CONTROL	

104	EL MATERIAL MÁS UTILIZADO, EN LA FABRICACIÓN DEL CARTER DE LA TRANSMISIÓN PRINCIPAL, ES:	C	ALUMINIO	TITANIO	MAGNESIO	HIERRO
105	¿LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL POSEEN GENERALMENTE UN PERFIL SIMÉTRICO?	B	VERDADERO	FALSO		
106	¿LAS PALAS SE IDENTIFICAN CON COLORES?	A	VERDADERO	FALSO		
107	¿EL CONTROL CÍCLICO SE CONECTA CON EL PLATO OSCILANTE?	A	VERDADERO	FALSO		
108	¿CÓMO SE CLASIFICAN LOS HELICÓPTEROS?	B	AERONAVES DE ALA FIJA	AERONAVES DE ALA GIRATORIA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
109	¿CON QUE PALAS LOS HELICÓPTEROS CREAN LA SUSTENTACIÓN?	A	CON LAS PALAS QUE ROTAN ALREDEDOR DE UN EJE VERTICAL	CON LAS PALAS QUE ROTAN ALREDEDOR DE UN EJE HORIZONTAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
110	¿EL ROTOR DE UN HELICÓPTERO PROPORCIONA SUSTENTACIÓN SIN NECESIDAD QUE EL MISMO SE ESTE DESPLAZANDO?	A	VERDADERO	FALSO		
111	¿UN HELICÓPTERO PUEDE REALIZAR DESPEGUES Y ATERRIZAJES VERTICALES?	A	VERDADERO	FALSO		
112	¿CUÁL ES LA VELOCIDAD DE ROTACIÓN DE LAS PALAS DE UN HELICÓPTERO?	C	200 RPM	150 RPM	100 RPM	
113	¿QUÉ LLEVAN LOS HELICÓPTEROS EN LA PARTE POSTERIOR?	A	ROTOR DE COLA	ROTOR PRINCIPAL	ROTOR SIMÉTRICO	
114	¿CUÁLES SON LAS CONDICIONES BÁSICAS DE VUELO DE UN HELICÓPTERO?	C	VUELO ESTACIONARIO	VUELO DE TRASLACIÓN	A y B SON CORRECTAS	
115	¿EL CÍCLICO ES QUIEN CONTROLA LA ACTITUD Y DIRECCIÓN DE VUELO?	A	VERDADERO	FALSO		
116	¿LAS RPM SE MANTIENEN SI EL COLECTIVO SUBE Y NO SE ACELERA?	B	VERDADERO	FALSO		

117	¿PARA VIRAR HAY QUE USAR PEDALES?	B	VERDADERO	FALSO		
118	¿LAS CORRECCIONES QUE SE HACEN CON LOS CONTROLES DEBEN SER CON PRECISIONES SUAVES?	A	VERDADERO	FALSO		
119	¿AL REDUCIR POTENCIA EN UN HELICÓPTERO ES NECESARIO APLICAR PEDAL DERECHO?	A	VERDADERO	FALSO		
120	¿EL ALUMINIO ES EL MATERIAL MÁS USADO EN LA FABRICACIÓN DEL CARTER DE LA TRANSMISIÓN PRINCIPAL?	B	VERDADERO	FALSO		
121	¿EN UN VUELO ESTACIONARIO, LA SUMA DE LAS FUERZAS DE SUSTENTACIÓN Y EMPUJE, ES IGUAL A LA SUMA DE LAS FUERZAS DE GRAVEDAD Y RESISTENCIA?	A	VERDADERO	FALSO		
122	¿EL CÍCLICO CONTROLA LA VELOCIDAD DEL HELICÓPTERO?	A	VERDADERO	FALSO		
123	¿AL REALIZAR UN FLARE DURANTE UNA AUTO-ROTACIÓN LAS RPM AUMENTAN?	A	VERDADERO	FALSO		
124	¿EL MOVIMIENTO NORMAL DEL ROTOR PRINCIPAL SE CONOCE COMO FLAPEO?	B	VERDADERO	FALSO		
125	QUÉ HACE QUE AUMENTE EL EFECTO TORQUE	C	EL AUMENTO DE LA VELOCIDAD	EL AUMENTO DEL VIENTO	EL AUMENTO DE POTENCIA	
126	SE CONOCE POR DISIMETRÍA DE LA SUSTENTACIÓN	A	LA SUSTENTACIÓN DESIGUAL QUE SE DESARROLLA ENTRE LA MITAD QUE AVANZA Y LA MITAD QUE RETROCEDE DEL ÁREA DEL DISCO DEL ROTOR PRINCIPAL	LA FUERZA PERPENDICULAR AL PLANO DE ROTACIÓN QUE PRODUCE UN DESPLAZAMIENTO MÁXIMO DEL PLANO APROXIMADAMENTE NOVENTA GRADOS MÁS ADELANTE EN LA DIRECCIÓN DE ROTACIÓN	EL MODO DE PRODUCIR SUSTENTACIÓN EN LAS PALAS DEL ROTOR GIRANDO LIBREMENTE DEBIDO A LAS FUERZAS AERODINÁMICAS QUE RESULTAN DEL FLUJO DEL AIRE QUE ATRAVIESA HACIA ARRIBA AL SISTEMA DEL ROTOR.	

127	EN UN ROTOR ARTICULADO CON TRES PALAS UNIDAS AL CUBO DEL ROTOR POR UNA VISAGRA HORIZONTAL, PERMITE EL MOVIMIENTO DE LAS PALAS ARRIBA Y ABAJO. ESTO SE DENOMINA	C	SUSTENTACIÓN	FLAPEO	CONEO	
128	EL ÁNGULO DE CONICIDAD ES	B	EL MOMENTO ANGULAR DE LA PALA DEL ROTOR ALREDEDOR DEL EJE HORIZONTAL	LA FLEXIÓN HACIA ARRIBA DE LAS PALAS DEL ROTOR, A CAUSA DE LOS EFECTOS COMBINADOS DE LA FUERZA CENTRÍFUGA Y LA SUSTENTACIÓN	EL MOVIMIENTO DE LA PALA DEL ROTOR ALREDEDOR DEL EJE VERTICAL	
129	EL EFECTO DE TIERRA O COJÍN DE AIRE ES EFECTIVO, EN LA PRÁCTICA, HASTA LA SIGUIENTE ALTURA MEDIA	C	UNA ALTURA IGUAL A UN DIÁMETRO DEL DISCO DEL ROTOR.	UNA ALTURA IGUAL A MEDIO DIÁMETRO DEL DISCO DEL ROTOR.	UNA ALTURA EN QUE SE HACE EFECTIVA LA SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL	
130	CUÁL ES LA DIRECCIÓN DEL EMPUJE QUE PRODUCE EL ROTOR DE COLA, EN RELACIÓN AL TORQUE DEL ROTOR PRINCIPAL	B	N LA MISMA DIRECCIÓN	OPUESTO.	AMBOS TORQUES SE ANULAN.	
131	QUÉ MUEVE EL ROTOR PRINCIPAL DURANTE LA AUTORROTACIÓN	B	EL ROTOR DE COLA	EL VIENTO RELATIVO	EL ROTOR PRINCIPAL	
132	QUÉ CONTROLA EL MOVIMIENTO DE LA AERONAVE SOBRE SU EJE VERTICAL	A	LOS PEDALES DE CONTROL	EL BASTÓN CÍCLICO	EL BASTÓN DE CONTROL COLECTIVO	
133	CONTROLANDO EL ÁNGULO DE PASO DE LAS PALAS EL ROTOR PUEDE ESTABLECER	C	EL CONTROL TOTAL DE LA AERONAVE	EL VUELO ADELANTE - ATRÁS	EL VUELO VERTICAL	
134	CUÁLES SON LAS UNIDADES DE CONTROL DE UNA AERONAVE DE ALA ROTATORIA	A	CONTROL DE PASO COLECTIVO, CONTROL DE PASO CÍCLICO, PEDALES DE CONTROL DIRECCIONAL	CONTROL DE PASO COLECTIVO, CONTROL DE ALTITUD, CONTROL DE RUMBO.	CONTROL DE PASO CÍCLICO, PEDALES DE CONTROL	

135	EN HELICÓPTEROS CON UN SÓLO ROTOR PRINCIPAL, EL EFECTO DE TORQUE SE CONTRARRESTA POR MEDIO DE UN ROTOR DE COLA, EL QUE PRODUCE SIEMPRE UNA FUERZA O EMPUJE EN EL PLANO HORIZONTAL EN EL MISMO SENTIDO AL TORQUE DESARROLLADO POR EL ROTOR PRINCIPAL.	B	FALSO	VERDADERO		
136	SE DEFINE COMO "CONEO", LA FLEXIÓN HACIA ARRIBA DE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL A CAUSA DE LOS EFECTOS COMBINADOS DE LA SUSTENTACIÓN Y LA FUERZA CENTRÍFUGA. ASIMISMO, EL TÉRMINO "ALETEO", DESCRIBE EL MOVIMIENTO ANGULAR DE LA PALA DEL ROTOR, ALREDEDOR	C	SÓLO LA DEFINICIÓN DE "CONEO" ES CORRECTA	SÓLO LA DESCRIPCIÓN DE "ALETEO" ES CORRECTA	A Y B SON CORRECTAS	RESPUESTAS A Y B SON INCORRECTAS, YA QUE LAS ASPAS SE DISEÑAN CON UN ÁNGULO DE PASO QUE VA DECRECIENDO HACIA LAS PUNTAS.
137	LAS DOS FUERZAS BÁSICAS QUE ACTÚAN EN UN HELICÓPTERO EN VUELO ESTACIONARIO SON SUSTENTACIÓN Y PESO, YA QUE LA TRACCIÓN Y RESISTENCIA "SIEMPRE" SE ANULAN EN ÉSTAS CONDICIONES DE VUELO	A	VERDADERO	FALSO		
138	ALGUNAS CARACTERÍSTICAS DE UN PERFIL ASIMÉTRICO SON	A	LAS CURVATURAS SUPERIOR E INFERIOR SON DIFERENTES; PRODUCE SUSTENTACIÓN, AUN CON ÁNGULOS DE ATAQUE NEGATIVOS; SU CENTRO DE PRESIONES SE DESPLAZA DE LA CUERDA Y TIENE MEJORES CARACTERÍSTICAS DE STALL	LAS CURVATURAS SUPERIOR E INFERIOR SON DIFERENTES; NO PRODUCE SUSTENTACIÓN, CON CERO ÁNGULO DE ATAQUE; SU CENTRO DE PRESIONES SE MANTIENE CONSTANTE Y TIENE CARACTERÍSTICAS DE STALL INDESEABLES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	

139	EL PUNTO IMAGINARIO, DONDE SE SUPONE SE CONCENTRAN TODAS LAS RESULTANTES DE LAS FUERZAS AERODINÁMICAS DE UN PERFIL SE DENOMINA	A	CENTRO DE PRESIÓN	SOLIDEZ	RAZÓN DE ASPECTO	COMBATURA MÁXIMA
140	UN ROTOR SEMIRRÍGIDO NO CUENTA CON ARTICULACIÓN HORIZONTAL NI VERTICAL, SÓLO LONGITUDINAL. SIN EMBARGO, POSEE MOVIMIENTOS DE FLAPEO GRACIAS A SU DISEÑO TIPO BALANCÍN	A	VERDADERO	FALSO		
141	LA PRECESIÓN GIROSCÓPICA	B	ES CAUSADA POR UNA DIFERENCIA DE VELOCIDADES ANGULARES ENTRE LA PALA QUE AVANZA Y LA QUE RETROCEDE	PROVOCA QUE UNA FUERZA APLICADA A UN ROTOR SE MANIFIESTE 90° DESPUÉS, EN EL SENTIDO DE LA ROTACIÓN	PROVOCA UN AUMENTO DE UN 90% EN EL EFECTO DE UNA FUERZA APLICADA	
142	EL FLAPEO O ALETEO DE LA PALA ES	D	LA FLEXIÓN DE LA PALA PROVOCADA POR LA FUERZA CENTRÍFUGA	LA FLEXIÓN DE LA PALA PROVOCADA POR LA SUSTENTACIÓN OPUESTA AL PESO	EL MOVIMIENTO HACIA ARRIBA Y ABAJO DE LAS PALAS, PROVOCADO POR EL AUMENTO O DISMINUCIÓN DE LAS RPM	EL MOVIMIENTO HACIA ARRIBA Y ABAJO DE LAS PALAS, PROVOCADO POR LA DIFERENCIA DE VELOCIDADES DEL FLUJO DE AIRE, ENTRE LA PALA QUE AVANZA Y LA QUE RETROCEDE
143	EL AVANCE Y RETARDO DE LA PALA, ES	B	UN FENÓMENO QUE AFECTA A LOS ROTORES RÍGIDOS Y SEMIRRÍGIDOS	UN MOVIMIENTO PROVOCADO POR LA DISIMETRÍA DE SUSTENTACIÓN	UN FENÓMENO PROVOCADO POR LA RESISTENCIA Y LA FUERZA DE CORIOLIS	TODAS LAS ANTERIORES
144	LAS FUERZAS QUE ACTÚAN SOBRE LAS PALAS Y QUE PROVOCAN EL CONEO DE LAS MISMAS, SON:	A	PESO Y SUSTENTACIÓN	FUERZA DE CORIOLIS Y PESO	DISIMETRÍA DE SUSTENTACIÓN Y FLAPEO	FUERZA CENTRÍFUGA Y SUSTENTACIÓN

MATEMÁTICAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	¿68 ES QUE PORCENTAJE DE 128?	B	60%	50%	40%	80%
2	¿CUÁL ES EL 12 % DE 125?	C	28	32	15	12
3	¿144 ES EL 20% DE QUE NÚMERO?	A	720	540	618	325
4	EXPRESA 1 1/4 EN PORCENTAJE:	B	140%	125%	100%	50%
5	DIVIDE 314 ENTRE 6/28:	B	1512	1465.3	1332	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.
6	CONVERTIR 7/16 A DECIMAL:	C	0.5231	1.234	0.4375	0.4864
7	CONVERTIR 9/16 EN DECIMAL:	A	0.5625	0.2542	245	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
8	¿CUÁL ES EL PRODUCTO DE $1/2 * 3/16$?:	C	3/4	2/3	3/32	1/2

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
9	¿CUÁL ES EL CUADRADO DE 12?:	B	120	144	200	90
10	EL PRODUCTO DE $3 * 6 * 9$ ES IGUAL AL PRODUCTO DE $9 * 3 * 6$?:	A	VERDADERO	FALSO		
11	CONVERTIR 1/64" EN MILÍMETROS:	A	0.397 MM	0.356 MM	0.385 MM	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.
12	¿CUÁL ES LA RAÍZ CÚBICA DE 64?:	C	6	8	4	12
13	¿CUÁNTOS MILÍMETROS HAY EN UN METRO?:	C	200	500	1000	2000
14	¿CUÁL ES LA UNIDAD BÁSICA DE LONGITUD EN EL SISTEMA MÉTRICO?	C	PULGADA	CENTÍMETRO	METRO	MILÍMETRO
15	¿CUÁL ES EL ÁREA DE UN PISTÓN DE 6 PULGADAS DE DIÁMETRO?:	B	23.3 PULGADAS CUADRADAS	28.27 PULGADAS CUADRADAS	24.2 PULGADAS CUADRADAS	18.3 PULGADAS CUADRADAS
16	CONSEGUIR 5/8 DE 120:	C	72	42	75	23
17	¿CUÁL ES LA CIRCUNFERENCIA DE UN PISTÓN DE 6 PULGADAS DE DIÁMETRO?	A	18.85 PULGADAS	22.4 PULGADAS	15.3 PULGADAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
18	¿160 ES 4/5 DE QUÉ NÚMERO?	B	100	200	250	300
19	¿CUÁL ES EL MÍNIMO COMÚN DENOMINADOR DE 1/16, 1/9, 1/4 Y 1/3?	A	144	240	134	90
20	¿CUÁL ES EL RESULTADO DE LA SUMA DE: +14, -6, -9, +8?	B	-8	+7	-5	+6
21	EL RESULTADO DE MULTIPLICAR 24.2 * 0.0009, ES:	B	0.0653	0.02178	0.0863	0.0023
22	CALCULAR EL ÁREA DE UN TRIANGULO DE 12 PULGADAS DE ALTURA Y 6 PULGADAS DE BASE	C	12	64	36	72
23	CUÁNTOS CENTÍMETROS HAY EN UNA PULGADA	B	25.4	2.54	0.254	1
24	DOS ELEVADO A LA POTENCIA CERO, ¿EL RESULTADO ES?	D	-1	0	2	1
25	EL PERÍMETRO DE UN CUADRADO DE LADO 8 PULGADAS, ES:	B	16	32	20	30
26	LA RAÍZ CUBICA DE 1000 ES:	A	10	100	1000	5

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
27	EL PERÍMETRO DE UN CIRCULO DE DIÁMETRO 10 PULGADAS, ES:	C	3.14 PULGADAS	62.8 PULGADAS	31.4 PULGADAS	30 PULGADAS
28	¿CUÁL ES EL VALOR APROXIMADO DE PI?	A	31416	62859	52348	311111
29	DOS RECTAS SO PARALELAS ,SI Y SOLO SI:	B	SUS PENDIENTES SON DIFERENTES	SUS PENDIENTES SON IGUALES	SUS PENDIENTES SE ANULAN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
30	DOS RECTAS SON PERPENDICULARES , SI Y SOLO SI:	C	SUS PENDIENTES SON IGUALES	SUS PENDIENTES SON NEGATIVAS	EL PRODUCTO DE SUS PENDIENTES ES -1	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
31	LA RAÍZ CUBICA DE -8, ES	B	0	-2	2	1
32	LOS ELEMENTOS DE POTENCIACIÓN, SON:	D	BASE	COEFICIENTE	EXPONENTE	TODAS LAS ANTERIORES
33	SUME $1 \frac{1}{4} + 2 \frac{3}{4}$:	B	3	4	3.75	1
34	AL DIVIDIR $\frac{5}{3}$ Y $\frac{2}{3}$ EL RESULTADO ES:	C	2,3333333333	3,3333333333	2,5	0,75
35	CALCULAR EL ÁREA DE UN TRAPECIO SI LA BASE MAYOR ES 8 CENTÍMETROS, BASE MENOR ES 4 CENTÍMETROS Y LA ALTURA ES 2 CENTÍMETROS :	A	12 CENTÍMETROS CUADRADOS	24 CENTÍMETROS CUADRADOS	64 CENTÍMETROS CUADRADOS	32 CENTÍMETROS CUADRADOS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
36	¿CUAL ES LA UNIDAD MKS DE VELOCIDAD?	B	NUDOS/HORAS	METRO/SEGUNDO	KILOMETRO/HORA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
37	LOS EJES DE UN PLANO CARTESIANO SON:	B	OPUESTOS	ABSCISAS Y ORDENADAS	COMPLEMENTARIOS	INCLINADO
38	EL RADIO DE UN CIRCULO ES:	A	UN SEGMENTO	PUNTO	DOS PUNTOS	NINGUNO DE LAS ANTERIORES
39	UN TRIANGULO ESCALENO TIENE:	D	TRES LADOS IGUALES	DOS IGUALES Y UNO DESIGUAL	DOS LADOS IGUALES	TRES LADOS DESIGUALES
40	LOS ÁNGULOS POR SU MEDIDA SON:	C	CORRESPONDIENTES	ADYACENTES	AGUDOS	SUPLEMENTARIOS
41	EL CONJUNTO DE LOS NÚMEROS REALES ESTÁ FORMADO POR LOS NÚMEROS	A	RACIONALES	IMAGINARIOS	RECTÁNGULOS	ABSTRACTOS

MECÁNICA HELICÓPTERO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
1	LA IDENTIFICACIÓN DE LAS PALAS SE EFECTÚA CON:	A	COLORES	LETRAS	NÚMEROS	SÍMBOLOS	
2	LA ESTRUCTURA DEL BOTALÓN DE COLA (TAIL BOOM) ES GENERALMENTE DE TIPO:	C	DE COSTILLAS	SEMI-MONOCOQUE	MONOCOQUE	CON LARGUEROS	
3	EN EL BOTALÓN DE COLA, GENERALMENTE SE ENCUENTRAN LOS SIGUIENTES COMPONENTES:	A	ROTOR DE COLA, CAJA DE 90°, CAJA DE 42°, ESTABILIZADOR HORIZONTAL Y VERTICAL.	ROTOR DE COLA, CAJA DE 90°, TRANSMISIÓN, ESTABILIZADOR HORIZONTAL Y VERTICAL	ROTOR PRINCIPAL, CAJA DE 90°, STRAG	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
4	EL LEAD LAG, ES CARACTERÍSTICO DE LOS ROTORES DE TIPO:	C	RÍGIDO	SEMIRRÍGIDO	ARTICULADO	COLECTIVO	
5	LOS ROTORES LUBRICADOS CON GRASA SE CLASIFICAN COMO:	B	LUBRICADOS	SECOS	HÚMEDOS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
6	EL CONTROL COLECTIVO, CAMBIA EL PASO DE LAS PALAS:	D	CÍCLICAMENTE	UNA A LA VEZ	SEGÚN LA PRECESIÓN GIROSCÓPICA	AL MISMO TIEMPO	
7	PARA VARIAR LA ALTITUD DEL HELICÓPTERO DURANTE UN VUELO ESTACIONARIO, SE UTILIZA EL CONTROL:	B	CÍCLICO	COLECTIVO	ANTITORQUE	POTENCIA DEL MOTOR	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
8	LOS MOTORES A REACCIÓN DE LOS HELICÓPTEROS, SE CLASIFICAN EN EL GRUPO DE LOS:	C	TURBOHÉLICES	TURBORREACTORES	TURBOEJES	TURBOFAN	
9	EL CONTROL CÍCLICO, SE CONECTA CON:	B	EL MÁSTIL	EL PLATO OSCILANTE	EL ROTOR PRINCIPAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
10	EL EJE CORTO, ES EL QUE TRANSMITE LA POTENCIA ENTRE:	D	LA TRANSMISIÓN Y EL ROTOR DE COLA	EL ROTOR Y EL COLECTIVO	EL MOTOR Y EL ROTOR PRINCIPAL	EL MOTOR Y LA TRANSMISIÓN	
11	EL CLUTCH, EN LOS HELICÓPTEROS CON MOTORES A REACCIÓN ES DEL TIPO:	B	CENTRÍFUGO	DE CORREA	SPRAG CLUTCH	NO TIENEN, POR QUE SON DE TURBINA LIBRE	
12	EL PROPÓSITO DE QUE LA PUNTA DE LAS PALAS SEAN REDONDEADAS O CON OTROS DISEÑOS ES:	A	DISMINUIR EL RUIDO	AUMENTAR LA VELOCIDAD DEL HELICÓPTERO	AUMENTAR LA VELOCIDAD DEL ROTOR	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
13	LOS CONTROLES DE VUELO, SE INSTALAN EN:	C	EL MÁSTIL	LA PARTE MÓVIL DEL PLATO OSCILANTE	LA PARTE FIJA DEL PLATO OSCILANTE	EN EL ROTOR PRINCIPAL	
14	LAS BOMBAS HIDRÁULICAS, SE INSTALAN EN:	B	LA CAJA DE ACCESORIOS DEL MOTOR	LA TRANSMISIÓN	LA CAJA DE 42°	LA CAJA DE 90°	
15	EL TORQUE PRODUCIDO POR EL ROTOR PRINCIPAL DEL HELICÓPTERO, ES CONTRARRESTADO POR:	D	LA INCLINACIÓN DEL ROTOR	LA TRANSMISIÓN	EL EFECTO DE DERIVA	EL ROTOR ANTITORQUE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
16	PARA EVITAR LAS VIBRACIONES, EL ROTOR PRINCIPAL DEBE SER:	C	BALANCEADO	COMPENSADO	TRAQUEADO Y BALANCEADO	AJUSTADO	
17	EL SPRAG-CLUTCH OPERA DE FORMA SIMILAR A UN RACHET O RUEDA TRASERA DE BICICLETA	A	CIERTO	FALSO			
18	EL CONTROL CÍCLICO GENERALMENTE POSEE SOLAMENTE DOS VARILLAS O ACTUADORES QUE MOVERÁN LA PARTE FIJA DEL PLATO OSCILANTE	A	CIERTO	FALSO			
19	EL ROTOR ARTICULADO POSEE CAMBIO DE PASO, FLAPEO Y LEAD LAG.	A	CIERTO	FALSO			
20	¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DE QUE LAS ESTRUCTURAS DE LOS HELICÓPTEROS UTILICEN DOS REVESTIMIENTOS O CAPAS DE ALUMINIO 99%?	C	AUMENTAR LA RESISTENCIA MECÁNICA	DISMINUIR EL PESO	SERVIR COMO PROTECCIÓN ANTICORROSIVA	MEJORAR EL ACABADO FINAL	
21	LOS DAÑOS EN LA RAÍZ DE LA PALA, SON MENOS CRÍTICOS QUE EN LA PUNTA DE LA PALA	B	CIERTO	FALSO			
22	DESPUÉS DEL REGLAJE DEL COLECTIVO ¿CUÁL SERÁ EL PRÓXIMO PASO A EFECTUAR?	A	EL REGLAJE DEL CÍCLICO Y EL PASO MÍNIMO DE LA PALA	EL REGLAJE DEL ROTOR DE COLA	EL REGLAJE DEL CÍCLICO Y DEL N1	EL REGLAJE DEL CÍCLICO Y DE LOS PEDALES	
23	LOS PARÁMETROS QUE LIMITAN LAS OPERACIONES EN LOS MOTORES O TURBINAS (TURBO-EJE) INSTALADOS EN UN HELICÓPTERO SON:	D	TORQUE Y N1	TORQUE Y N2	TORQUE Y N	TORQUE Y TEMPERATURA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
24	EL MATERIAL MAS UTILIZADO EN LA FABRICACIÓN DEL CARTER DE LA TRANSMISIÓN PRINCIPAL ES:	C	ALUMINIO	TITANIO	MAGNESIO	ACERO	HIERRO
25	LA ARTICULACIÓN "K", TIENE COMO FUNCIÓN DISMINUIR EL ÁNGULO DE ATAQUE EN LA PALA QUE AVANZA PARA DISMINUIR EL FLAPEO	A	CIERTO	FALSO			
26	EL TRUNNION, ES LA PIEZA QUE SOPORTA TODOS LOS ESFUERZOS EN UN ROTOR DEL TIPO SEMI-RÍGIDO	A	CIERTO	FALSO			
27	LA UNIDAD DE RUEDA LIBRE (FREE WHEEL) SE LUBRICA CON EL ACEITE DE LA TRANSMISIÓN PRINCIPAL	A	CIERTO	FALSO			
28	UN ROTOR SEMI-RÍGIDO ES AQUEL:	C	QUE ES MENOS FUERTE QUE UN ROTOR RÍGIDO	QUE LOS MOVIMIENTOS DE UNA PALA SON INDEPENDIENTES DE LA OTRA	QUE LOS MOVIMIENTOS DE UNA PALA SON DEPENDIENTES DE LA OTRA	QUE PERMITE QUE UNA PALA, ADELANTE O ATRASE UN POCO MAS QUE LAS OTRAS	
29	PARA EL BALANCE ESTÁTICO DEL ROTOR PRINCIPAL SE UTILIZA UN NIVEL DE BURBUJA Y SE AGREGA PESO EN LA PUNTA DE LAS PALAS	B	CIERTO	FALSO			
30	UN ROTOR QUE TIENE MOVIMIENTO HORIZONTAL, VERTICAL Y CAMBIO DE PASO, ES DENOMINADO:	C	RÍGIDO	SEMI-RÍGIDO	ARTICULADO	MIXTO	
31	UN ROTOR, QUE PUEDE CAMBIAR DE PASO PERO NO TIENE MOVIMIENTO VERTICAL NI HORIZONTAL, ES DENOMINADO:	B	ARTICULADO	RÍGIDO	SEMI-RÍGIDO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
32	UN ROTOR, QUE PUEDE CAMBIAR DE PASO Y TIENE MOVIMIENTO VERTICAL, ES DENOMINADO:	C	ARTICULADO	RÍGIDO	SEMI-RÍGIDO	MIXTO	
33	GENERALMENTE LAS SECCIONES QUE CONFORMAN EL FUSELAJE DE UN HELICÓPTERO SON:	D	BOTALÓN DE COLA, EMPENAJE, SECCIÓN DE NARIZ	ESTABILIZADOR HORIZONTAL, TREN DE ATERRIZAJE , SECCIÓN DE NARIZ	TREN DE ATERRIZAJE, PILÓN, BOTALÓN DE COLA, SECCIÓN DE CABINA, ESTABILIZADOR VERTICAL	SECCIÓN DE NARIZ, SECCIÓN DE MANDOS O CABINA DE PILOTO, SECCIÓN DE CABINA DE PASAJEROS, SECCIÓN DE CARGA, SECCIÓN DE COLA	
34	CUANDO EL MOTOR DE UN HELICÓPTERO SE DETIENE, LA UNIDAD DE RUEDA LIBRE PERMITE QUE:	D	EL ROTOR PRINCIPAL, GIRE EN DIRECCIÓN CONTRARIA	EL ROTOR PRINCIPAL, PUEDA DETENERSE A VOLUNTAD DEL PILOTO	LA TRANSMISIÓN SE DESENGANCHE DEL ROTOR PRINCIPAL Y LE PERMITA GIRAR EN SU DIRECCIÓN ORIGINAL	LA TRANSMISIÓN SE DESACOPLE DEL MOTOR, PERMITIENDO QUE EL ROTOR PRINCIPAL CONTINÚE GIRANDO	
35	EL PESO TOTAL DEL HELICÓPTERO, MAS LAS CARGAS ADICIONALES IMPUESTAS DURANTE LAS MANIOBRAS SON SOPORTADAS POR:	B	LA TRANSMISIÓN	LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL	LAS BASES DEL MOTOR	EL MOTOR	
36	EN UN HELICÓPTERO DE TURBINA, AL SUBIR EL COLECTIVO LAS REVOLUCIONES SE MANTIENEN:	C	AUTOMÁTICAMENTE A TRAVÉS DE LA UNIDAD DE CONTROL DE COMBUSTIBLE	ACELERANDO Y DESACELERANDO	AUTOMÁTICAMENTE A TRAVÉS DEL GOBERNADOR	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
37	EN UN HELICÓPTERO CON MOTOR DE EXPLOSIÓN INTERNA SIN GOBERNADOR, AL SUBIR EL COLECTIVO LAS REVOLUCIONES SE MANTIENEN:	B	CONTROLADAS	ACELERANDO	DESACELERANDO	SOLAS	
38	EL ACELERADOR CONTROLA:	D	EL TORQUE	LA TEMPERATURA	EL ASCENSO Y DESCENSO	LAS RPM	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
39	EN UN HELICÓPTERO EQUIPADO CON UN MOTOR DE EXPLOSIÓN INTERNA SIN GOBERNADOR, SI EL COLECTIVO SE SUBE Y NO SE ACELERA:	A	LAS RPM SE CAEN	LAS RPM AUMENTAN	LAS RPM SE MANTIENEN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
40	EN UN HELICÓPTERO EQUIPADO CON UN MOTOR DE EXPLOSIÓN INTERNA SIN GOBERNADOR, SI NO SE SUBE EL COLECTIVO Y SE ACELERA:	B	LAS RPM SE CAEN	LAS RPM. AUMENTAN	LAS RPM SE MANTIENEN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
41	EN UN HELICÓPTERO EQUIPADO CON UN MOTOR DE EXPLOSIÓN INTERNA SIN GOBERNADOR, PARA MANTENER LAS RPM HAY QUE:	C	COORDINAR EL ACELERADOR CON LOS PEDALES	COORDINAR EL ACELERADOR CON EL CÍCLICO	COORDINAR EL ACELERADOR CON EL PASO DEL COLECTIVO	A Y B SON CORRECTAS	
42	LOS MANDOS DE CONTROL DE UN HELICÓPTERO SON:	D	CONTROL CÍCLICO	CONTROL COLECTIVO	CONTROL ANTITORQUE (PEDALES)	TODAS LAS ANTERIORES	
43	LA REDUCCIÓN DE LAS RPM DEL MOTOR, PARA SER UTILIZADAS POR EL ROTOR ES LLEVADA A CABO POR:	B	LA UNIDAD DE RUEDA LIBRE	LA TRANSMISIÓN	LA UNIDAD DE CONTROL	LA CAJA DE 90°	
44	LOS PRINCIPALES COMPONENTES DEL SISTEMA DE TREN DE POTENCIA SON::	D	TRANSMISIÓN PRINCIPAL, EJE IMPULSOR PRINCIPAL	TRANSMISIÓN DE COLA, EJE IMPULSOR DE COLA	SISTEMA DE EMBRAGUE, LA UNIDAD DE RUEDA LIBRE	TODAS LAS ANTERIORES	
45	EL MECANISMO QUE PERMITE QUE EL MOTOR ARRANQUE Y ASUMA GRADUALMENTE LA CARGA DE ARRASTRAR EL PESO DEL SISTEMA DE ROTOR, ES:	A	EL CLUTCH	LA TRANSMISIÓN	LA UNIDAD DE CONTROL	EL ROTOR PRINCIPAL	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
46	LA CAPACIDAD DE AUTO-ROTAR, DESCONECTANDO AUTOMÁTICAMENTE EL SISTEMA ROTOR DEL MOTOR CUANDO ÉSTE SE PARA O DISMINUYE LAS RPM, SE DEBE A:	C	EL MÁSTIL	LA TRANSMISIÓN	LA UNIDAD DE RUEDA LIBRE	EL ROTOR ANTITORQUE	
47	EL SISTEMA DEL PLATO DE CONTROL TIENE:	A	DOS DISCOS, UNO ROTATIVO Y OTRO FIJO	UN SOLO DISCO, QUE CONTROLA TODOS LOS MOVIMIENTOS	TRES DISCOS, CADA UNO CONTROLA EL MOVIMIENTO DE CADA EJE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
48	LOS CUERNOS DE CAMBIO DE PASO DE LAS PALAS, SE COLOCAN:	C	ENCIMA DE LA PALA	DEBAJO DE LA PALA	90 GRADOS DELANTE O DETRÁS DE LA PALA QUE CONTROLA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
49	LAS VIBRACIONES DE ALTA FRECUENCIA, ESTÁN ASOCIADAS GENERALMENTE A:	C	PROBLEMAS EN EL MÁSTIL	PROBLEMAS EN EL ROTOR	PROBLEMAS EN EL MOTOR Y/O EN EL ROTOR DE COLA	A Y B SON CORRECTAS	
50	LAS VIBRACIONES DE MEDIA FRECUENCIA, ESTÁN ASOCIADAS GENERALMENTE A:	B	PROBLEMAS DEL MOTOR	PROBLEMAS DEL ROTOR DE COLA	PROBLEMAS DEL SISTEMA HIDRÁULICO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
51	LAS VIBRACIONES DE BAJA FRECUENCIA, ESTÁN ASOCIADAS GENERALMENTE:	A	A PROBLEMAS DEL ROTOR PRINCIPAL	A PROBLEMAS DEL ROTOR DE COLA	A PROBLEMAS DEL MOTOR	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
52	¿CUÁLES ACCESORIOS PUEDEN SER MOVIDOS POR LOS COMPONENTES DEL SISTEMA DE TREN DE POTENCIA?	D	BOMBAS HIDRÁULICAS, GENERADORES TACÓMETROS Y GENERADORES DE ELECTRICIDAD	VENTILADORES DEL SISTEMA DE ENFRIAMIENTO DEL ACEITE Y COMPRESORES DE AIRE ACONDICIONADO	BATERÍA, EQUIPOS DE RADIOCOMUNICACIONES Y NAVEGACIÓN	A Y B SON CORRECTAS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
53	LA RESONANCIA DE TIERRA, PUEDE SER CAUSADA POR:	C	UN ATERRIZAJE BRUSCO	UN ATERRIZAJE DEMASIADO SUAVE	UNA SERIE DE IMPACTOS QUE DESBALANCEAN EL CABEZAL DEL ROTOR PRINCIPAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
54	EL MECANISMO QUE PERMITE QUE EL ROTOR PRINCIPAL Y EL ROTOR DE COLA, GIREN AL MISMO TIEMPO QUE MUEVEN OTROS ACCESORIOS ES:	B	EL SISTEMA ROTOR	EL SISTEMA DE TREN DE POTENCIA	EL SISTEMA HIDRÁULICO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
55	UN ROTOR ARTICULADO ES EL QUE PUEDE:	D	MOVERSE HACIA ATRÁS, HACIA ADELANTE Y HACIA LOS LADOS	FLAPEAR Y CONEAR	MANTENERSE FIJO	MOVERSE HORIZONTAL Y VERTICALMENTE Y CAMBIAR EL PASO DE LAS PALAS	
56	LA TRANSMISIÓN ESTÁ DISEÑADA, PARA QUE CUANDO EL MOTOR SE DETENGA:	B	CONTINÚE UNIDA AL CIGÜEÑAL DEL MOTOR	SE DESENGANCHE DEL MOTOR, PERMITIENDO QUE EL ROTOR CONTINÚE GIRANDO	SE DESENGANCHE DEL MOTOR, PERMITIÉNDOLE GIRAR EN CUALQUIER DIRECCIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
57	¿CUÁLES SON LAS PRINCIPALES FUNCIONES DE LOS SERVOS ACTUADORES HIDRÁULICOS?	C	SON MULTIPLICADORES DE FUERZA	AUMENTAN LA POTENCIA DEL MOTOR	EVITAN QUE LAS FUERZAS QUE LAS FUERZAS ORIGINADAS POR LAS SUPERFICIES DE CONTROL SEAN TRANSMITIDAS VIOLENTAMENTE SOBRE LOS COMANDOS EN LA CABINA	A Y C SON CORRECTAS	
58	POR LO GENERAL LA BOMBA HIDRÁULICA ES ACCIONADA POR:	A	LA TRANSMISIÓN PRINCIPAL	LA TRANSMISIÓN DE COLA	EL MOTOR	EL SISTEMA ELÉCTRICO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
59	¿CUÁL COMPONENTE DE UN ROTOR COMPLETAMENTE ARTICULADO CONTRARRESTA EL EFECTO DE CORIOLIS?	D	UNIÓN K	EL YUGO	ARTICULACIÓN DE BATIMIENTO	ARTICULACIÓN DE RESISTENCIA Y DÁMPER	
60	LO CONFORMAN DOS DISCOS, UNO ROTATIVO Y OTRO FIJO:	C	SISTEMA PRINCIPAL	SISTEMA SECUNDARIO	EL SISTEMA DEL PLATO DE CONTROL	SISTEMA DE ROTOR	
61	¿QUE CONTROLA LAS RPM?	A	EL ACELERADOR	EL CÍCLICO	LOS PEDALES	EL ROTOR DE COLA	
62	¿UN ROTOR, QUE PUEDE CAMBIAR DE PASO Y TIENE MOVIMIENTO VERTICAL, ES DENOMINADO ARTICULADO?	B	CIERTO	FALSO			
63	PARA DISMINUIR EL RUIDO	B	CUADRADAS	LA PUNTA DE LAS PALAS TIENEN QUE SER REDONDEADAS O CON OTROS DISEÑOS	TRIANGULARES	HEXAGONALES	
64	¿LAS BOMBAS HIDRÁULICAS ESTÁN INSTALADAS EN LA TRANSMISIÓN?	A	CIERTO	FALSO			
65	¿LA IDENTIFICACIÓN DE LAS PALAS SE EFECTÚA CON: NÚMEROS, LETRAS Y SÍMBOLOS?	B	CIERTO	FALSO			
66	EL PLATO OSCILANTE ESTA CONECTADO CON:	D	EL MÁSTIL	EL COLECTIVO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	EL CÍCLICO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
67	UNA SERIE DE IMPACTOS PUEDE DESBALANCEAR EL CABEZAL DEL ROTOR PRINCIPAL Y GENERAR	A	RESONANCIA DE TIERRA	SUB-RESONANCIA	HIPORESONANCIA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
68	¿LA MECÁNICA DE ALA ROTATORIA ES IGUAL A LA MECÁNICA DE ALA FIJA?	B	CIERTO	FALSO			
69	ES FABRICADO CON MAGNESIO	A	LA FABRICACIÓN DEL CARTER DE LA TRANSMISIÓN PRINCIPAL	EL BOTALÓN	LOS CAUCHOS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
70	CUANTAS PALAS TIENE EL ROTOR DE COLA NOTAR	D	UNA	DOS	TRES	NINGUNA	
71	EL CLUTCH ES:	B	EL EMBRAGUE	EL MECANISMO QUE PERMITE QUE EL MOTOR ARRANQUE Y ASUMA GRADUALMENTE LA CARGA DE ARRASTRAR EL PESO DEL SISTEMA DE ROTOR	EL MECANISMO QUE PERMITE QUE EL MOTOR ARRANQUE Y ASUMA GRADUALMENTE LA CARGA DE ARRASTRAR EL MOVIMIENTO DEL CÍCLICO	EL MECANISMO QUE PERMITE QUE EL MOTOR ARRANQUE Y ASUMA GRADUALMENTE LA CARGA DE ARRASTRAR EL MOVIMIENTO DEL COLECTIVO	
72	EL EJE CORTO, ES EL QUE TRANSMITE LA POTENCIA ENTRE EL MOTOR Y LA TRANSMISIÓN	A	CIERTO	FALSO			
73	¿LAS BOMBAS HIDRÁULICAS SE INSTALAN EN EL CARTER?	B	CIERTO	FALSO			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
74	EL ROTOR ARTICULADO POSEE:	D	LEAD LAG.	FLAPEO	CAMBIO DE PASO	TODAS LAS ANTERIORES	
75	PARA VARIAR LA ALTITUD DEL HELICÓPTERO DURANTE UN VUELO ESTACIONARIO, SE UTILIZA EL CONTROL COLECTIVO	A	CIERTO	FALSO			
76	¿LAS VIBRACIONES DE MEDIA FRECUENCIA, ESTÁN ASOCIADAS GENERALMENTE A PROBLEMAS DEL SISTEMA HIDRÁULICO?	B	CIERTO	FALSO			
77	UN ROTOR SEMI-RÍGIDO, ES AQUEL MENOS FUERTE QUE EL RÍGIDO.	A	CIERTO	FALSO			
78	¿LAS RPM ES CONTROLADA POR EL ACELERADOR?	A	CIERTO	FALSO			
79	¿PARA EVITAR LAS VIBRACIONES EL ROTOR PRINCIPAL DEBE SER COMPENSADO?	A	CIERTO	FALSO			
80	LAS HÉLICES QUE PUEDEN VARIAR SU PASO SE LES LLAMA:	B	HÉLICE DE PASO DISTINTO	HÉLICE DE PASO VARIABLE	HÉLICE MÓVIL	HÉLICE CAMBIANTE	
81	LA CURVATURA QUE PRESENTA UNA HÉLICE A LO LARGO DE SU ENVERGADURA SE CONOCE COMO	A	TORSIÓN	DOBLES	TORQUE	PAR	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
82	LAS HÉLICES QUE SON COLOCADAS EN LA PARTE DETRÁS DEL FUSELAJE SE CONOCE COMO	C	HÉLICE DE PASO VARIABLE	HÉLICE DE PASO FIJO	HÉLICE DE EMPUJE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
83	LA DISPOSICIÓN DEL TREN DE ATERRIZAJE, TREN PRINCIPAL Y TREN DE NARIZ SE CONOCE COMO	A	TREN TRICICLO	TREN DE PATÍN DE COLA	TREN BICICLETA	TREN MOTO PROPULSADO	
84	COMO SE LE LLAMA A LA TURBULENCIA GENERADA EN LA PUNTA DE LAS ALAS:	B	REMOLINOS ALARES	VÓRTICE	FLUJO TURBULENTO	FLUJO POCO LAMINAR	
85	A QUE SE LE LLAMA RESBALAMIENTO DE UNA HÉLICE:	A	A LA DIFERENCIA ENTRE EL PASO GEOMÉTRICO Y EL PASO EFECTIVO	AL EFECTO QUE SE PRODUCE CUANDO LA HÉLICE EXCEDE LOS LIMITES MÁXIMOS DE RPM	AL EFECTO QUE SE PRODUCE CUANDO LA HÉLICE GIRA EN VACIO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
86	EN QUE CARA DE LAS PALAS DE LAS HÉLICES EXISTE MENOR PRESIÓN CUANDO ESTA GIRANDO	A	EN LA CARA DELANTERA	EN LA CARA TRASERA	NO EXISTE DIFERENCIA DE PRESIÓN EN NINGUNA CARA DE NINGUNA HÉLICE	EN LA RAÍZ DE LA PALA	
87	DE QUE TIPO PUEDEN SER LAS HÉLICES DE VELOCIDAD CONSTANTE PARA AERONAVES LIVIANAS	C	SIN POSICIÓN BANDERA, CON POSICIÓN BANDERA, REVERSIBLE	DE MADERA, METÁLICAS, MIXTAS	SIN POSICIÓN BANDERA, REVERSIBLES, METÁLICAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
88	EL TIEMPO DE ABERTURA DE LAS VÁLVULAS SE MIDE EN GRADOS DE	B	GIRO DEL CIGÜEÑAL	RECORRIDO DEL PISTÓN	GIRO DE LA HÉLICE	NINGUNA	
89	LOS ELEVADORES SE MUEVEN DE MANERA SIMULTANEA PERO DE MANERA OPUESTA	B	FALSO	CIERTO			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
90	EL SISTEMA PITOT ESTÁTICO ALIMENTA A QUE INSTRUMENTOS	D	VELOCÍMETRO	VARIÓMETRO	ALTÍMETRO	TODOS	
91	EL INDICADOR DE RPM MUESTRA LA CANTIDAD DE VUELTAS QUE REALIZA EL EJE DEL MOTOR:	A	CIERTO	FALSO			
92	LA LUZ ENCENDIDA DEL ALTERNADOR EN EL TABLERO DE LA CABINA INDICA	A	QUE EL CONSUMO DE ENERGÍA ES DE LA BATERÍA	PARA ILUMINAR LA CABINA	FORMA PARTE DE LA ILUMINACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
93	LOS DOS TIPOS GENERALES DE FUSELAJE SE LLAMAN:	B	ARMAZÓN Y MONOCOQUE	MONOCOQUE Y SEMI-MONOCOQUE	ARMAZÓN Y SEMI-MONOCOQUE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
94	CUALES SON LAS ALEACIONES USADAS PRINCIPALMENTE EN UN FUSELAJE DE TIPO SEMI-MONOCOQUE:	A	ALUMINIO Y MAGNESIO	ALUMINIO Y TITANIO	MAGNESIO Y ACERO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
95	LA UNIDAD DE CONTROL DE COMBUSTIBLE DE UN CARBURADOR DE INYECCIÓN POR PRESIÓN CONTIENE	A	TODOS LOS INYECTORES Y VÁLVULAS	LOS CONTROLES DE AIRE ATMOSFÉRICO	LOS REGULADORES DE MEZCLA Y RALENTÍ	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
96	UNA MEZCLA DEMASIADO POBRE HACE QUE:	A	EL MOTOR SE CALIENTE EN EXCESO	SE PRODUZCAN EXPLOSIONES EN EL CARBURADOR	EL MOTOR NO REACCIONE EN FORMA INSTANTÁNEA A UNA ACELERACIÓN BRUSCA.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
97	DE ACUERDO A QUE PUEDEN SER CLASIFICADOS LOS MOTORES RECÍPROCOS:	B	A LA POSICIÓN DE LOS PISTONES CON RESPECTO A LA HÉLICE	A LA POSICIÓN DE LOS CILINDROS CON RESPECTO AL CIGÜEÑAL	A LA POSICIÓN DEL CIGÜEÑAL CON RESPECTO AL FUSELAJE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
98	QUE TIPO DE CILINDROS TIENE ALETAS DELGADAS DESDE LA BASE :	B	EL ENFRIADO POR LÍQUIDOS	EL ENFRIADO POR AIRE	EL DE MOTORES RADIALES	EL DE MOTORES FUERA DE BORDA	
99	QUE PARTE DEL MOTOR ESTA SUJETA A LOS MAYORES ESFUERZOS:	D	LAS VÁLVULAS	LOS CILINDROS	LOS PISTONES	EL CIGÜEÑAL	



REGULACIONES TMA 2

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
1	¿CUAL REGULACIÓN ESTABLECE LOS REQUISITOS PARA LA EMISIÓN DE CERTIFICADOS DE ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO (O.M.A)?:	C	REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 60	REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 121	REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 145	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.	
2	UNA ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO VENEZOLANA CERTIFICADA, UBICADA EN LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA SE DENOMINA:	A	OMAC-N	OMAC-D	OMAC-E	OMAC-U	
3	UNA ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO CERTIFICADA, UBICADA FUERA DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA SE DENOMINA:	B	OMAC-D	OMAC-E	OMAC-N	OMAC-I	
4	CADA OMAC QUE REALICE INSPECCIONES EN AVIONES REGIDAS POR LA REGULACIÓN 125, REALIZARÁ LAS MISMAS DE ACUERDO CON:	A	EL PROGRAMA DE INSPECCIÓN APROBADO PARA EL OPERADOR DEL AVIÓN.	EL PROGRAMA DE INSPECCIÓN DEL TALLER.	LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 121	LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 145	
5	CADA OMAC QUE REALICE INSPECCIONES EN AERONAVES REGIDAS POR LA REGULACIÓN 135, REALIZARÁ LAS MISMAS DE ACUERDO CON:	B	LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 60	EL PROGRAMA DE INSPECCIÓN Y MANTENIMIENTO APROBADO DE ACUERDO A LA SECCIÓN 135.160 PARA EL OPERADOR DE LA AERONAVE.	LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 121	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
6	NINGUNA PERSONA PUEDE OPERAR COMO UNA ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO CERTIFICADA SIN, O:	A	EN VIOLACIÓN DE UN CERTIFICADO OMA.	EN VIOLACIÓN DE LA MATRICULA DEL AVIÓN.	EN VIOLACIÓN DE LA RAV 135.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.	
7	LA VIGENCIA DE UN CERTIFICADO DE OMA Y SUS CATEGORÍAS SERÁ DE:	A	UN AÑO A PARTIR DE LA FECHA DE EMISIÓN, SALVO QUE SE RENUNCIE A ÉL, SEA SUSPENDIDO O REVOCADO, ANTES DE VENCERSE.	2 AÑOS DESPUÉS DE LA EMISIÓN	6 MESES DESPUÉS DE LA FECHA DE EMISIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.	
8	EL REEMPLAZO DE UN SOPORTE DAÑADO (MOUNT) DE UN MOTOR POR UN SOPORTE NUEVO COMPRADO AL FABRICANTE DE LA AERONAVE ES CONSIDERADO:	B	ALTERACIÓN MENOR.	REPARACIÓN MENOR.	ALTERACIÓN MAYOR.	REPARACIÓN MAYOR.	
9	UN MECÁNICO CERTIFICADO CON UNA LICENCIA DE TMA II ESTRUCTURAS DE HELICÓPTEROS PUEDE REALIZAR LA:	B	INSPECCIÓN ANUAL REQUERIDA.	INSPECCIÓN QUE REQUIERA LA AERONAVE SEGÚN LOS MANUALES DEL FABRICANTE, MODIFICACIONES O ALTERACIONES MAYORES.	INSPECCIÓN DE 100 HORAS REQUERIDA	REPARACIÓN MAYOR DE UN MOTOR RECÍPROCO	
10	LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD EMITIDAS POR LA AUTORIDAD CERTIFICADORA DEL DISEÑO TIPO SON DE OBLIGATORIO CUMPLIMIENTO, Y SU APLICACIÓN ES RESPONSABILIDAD DEL:	D	PAÍS DE MATRICULA	ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO	TÉCNICO QUE EFECTÚA EL MANTENIMIENTO.	PROPIETARIO DE LA AERONAVE	
11	¿QUIEN ESTÁ AUTORIZADO PARA FIRMAR UNA REPARACIÓN MAYOR?	C	EL JEFE DE LA OMA	EL TÉCNICO QUE EFECTÚA EL TRABAJO	UN TÉCNICO CON LICENCIA DE TMA II Y SU HABILITACIÓN CORRESPONDIENTE.	UN TÉCNICO CON LICENCIA DE TMA I Y SU HABILITACIÓN CORRESPONDIENTE.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
12	EN QUE REGULACIÓN SE HAYAN LAS ATRIBUCIONES DE LOS TITULARES DE LICENCIAS DE TMA II?:	C	REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 121	REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 145	REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 60	TODAS LAS ANTERIORES	
13	LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA QUE ESTABLECE LOS REQUISITOS PARA OTORGAMIENTO, RENOVACIÓN Y CONVALIDACIÓN DE LICENCIAS Y HABILITACIONES PARA EL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO ES:	B	RAV 121	RAV 60	RAV 145	RAV 21	
14	LAS AERONAVES CON MATRÍCULA VENEZOLANA ESTÁN OBLIGADAS A CUMPLIR CON LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD DEL ESTADO DE DISEÑO DE LA AERONAVE, ESTO LO CONTEMPLA LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA:	B	RAV 145	RAV 39	RAV 60	RAV 121	
15	UN CAMBIO DE MOTOR DEBE ASENTARSE EN LA BITÁCORA DE LA AERONAVE, Y ADEMÁS LLENARSE LA FORMA:	B	INAC-43-002	INAC-43-006	INAC-42-002	INAC-145-001	
16	CUAL REGULACIÓN ESTABLECE LAS REGLAS QUE RIGEN EL MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONSTRUCCIÓN Y ALTERACIÓN?:	B	REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 60	REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 43	REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 121	REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 145	
17	EN QUE SECCIÓN DE LA RAV 43 SE ESTABLECEN LAS PERSONAS AUTORIZADAS PARA EFECTUAR MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONSTRUCCIÓN Y ALTERACIONES?	C	SECCIÓN 43.1	SECCIÓN 43.5	SECCIÓN 43.3	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
18	¿LA SECCIÓN 43.2 DE LA RAV 43 ESTABLECE LOS REGISTROS DE REACONDICIONAMIENTO Y RECONSTRUCCIÓN?	A	CIERTO	FALSO			
19	CADA ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO (OMAC) CERTIFICADA DEBERÁN EMPLEAR MÉTODOS, TÉCNICAS Y PRACTICAS ESPECIFICADAS EN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO ACTUALIZADO	A	VERDADERO	FALSO			
20	CUAL DE LAS SIGUIENTES RAV DESCRIBE LA IDENTIFICACIÓN DE PRODUCTOS, MARCA DE NACIONALIDAD, MATRICULA Y USO DE LAS AERONAVES	C	RAV 43	RAV 145	RAV 45		
21	AERONAVE PILOTEADA A DISTANCIA (RPA):	B	TODA MAQUINA QUE PUEDA SUSTENTARSE EN LA ATMOSFERA POR REACCIONES DEL AIRE QUE NO SEAN LAS REACCIONES CONTRA LA SUPERFICIE DE LA TIERRA	AERONAVE NO TRIPULADA QUE ES PILOTEADA DESDE UNA ESTACION DE PILOTAJE A DISTANCIA	TODA AERONAVE QUE PRINCIPALMENTE SE SOSTIENE EN EL AIRE A VIRTUD DE FUERZAS AERODINÁMICAS		
22	CUAL DE LAS SIGUIENTES RAV ESTABLECE LAS LICENCIAS PARA EL PERSONAL AERONÁUTICO:	A	RAV 60	RAV 43	RAV 145	RAV 45	
23	LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA QUE ESTABLECE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE AERONAVES ES:	B	RAV 21	RAV 45	RAV 91	RAV 108	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
24	LA OMAC DEBE MANTENER, USAR DATOS DE MANTENIMIENTO APLICABLES Y ACTUALIZADOS PARA EFECTUAR EL MANTENIMIENTO, INCLUYENDO REPARACIONES Y MODIFICACIONES:	B	FALSO	VERDADERO			
25	LA OMAC DEBE CONSERVAR COPIA DE TODOS LOS REGISTROS DETALLADOS DE MANTENIMIENTO Y CUALQUIER DATO DE MANTENIMIENTO ASOCIADO, POR CINCO (05) AÑOS A PARTIR DE LA FECHA DE LA CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO	A	VERDADERO	FALSO			
26	LOS VUELOS QUE DEBEN EFECTUARSE DE ACUERDO A LAS REGLAS DE VUELO VISUAL SOLO SE INICIARAN CUANDO SE CONSIDERE EL VIENTO, LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS PRONOSTICADAS Y SE TENGA SUFICIENTE COMBUSTIBLE PARA CONTAR CON UN TIEMPO DE VUELO DE:	A	45 MIN	30 MIN	20 MIN		
27	NADIE PODRÁ OPERAR UNA AERONAVE ENTRE LA SUPERFICIE Y EL TECHO DE NUBES, CUANDO EL TECHO SEA MENOS DE 1500 PIES BAJO VFR:	B	FALSO	VERDADERO			
28	LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA (60) TRATA:	A	LICENCIAS	MANTENIMIENTO	AERÓDROMOS	SMS	
29	TRANSCURRIDOS (90) DÍAS CONTINUOS SEGÚN LA LEY, LA AERONAVE SE CONSIDERARA COMO:	B	ABANDONADA	PERDIDA	A Y B SON CORRECTAS		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
30	UNA AERONAVE PUEDE VOLAR CON LOS CHALECOS SALVAVIDAS VENCIDOS	B	CIERTO	FALSO			
31	A QUE SE REFIERE LA RAV CON DATOS DE MANTENIMIENTO	C	MANTENIMIENTO DIARIO	MANTENIMIENTO EN LÍNEA	REFERENCIA DE DATOS DE MANTENIMIENTO ACEPTADO Y APROBADOS (MANUALES)		
32	UNA AERONAVE QUE SE LE EFECTUARA MANTENIMIENTO DE 100 HORAS, QUE DESEA REALIZAR UN VUELO DE (3) HORAS, ESTANDO EN LA HORA (98), ¿PUEDE REALIZAR EL VUELO?	C	SI	NO	SI, SI EN EL LUGAR DE DESTINO SE PODRÁ REALIZAR EL MANTENIMIENTO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
33	CUANTO TIEMPO COMO MÍNIMO DEBE CONSERVARLA ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO LOS REGISTROS DE MANTENIMIENTO	C	NO SE CONSERVAN	CONSERVA DATOS DE MANTENIMIENTO POR CINCO AÑOS A PARTIR DE LA FIRMA DE CONFORMIDAD	DEBE CONSERVARSE HASTA DOS AÑOS		
34	LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA ESTABLECE (6) REGULACIONES DEDICADAS AL MANTENIMIENTO DE AERONAVES, LAS CUALES SON:	B	RAV (91), (145),(129), (60),(05) Y (16)	RAV: (91),(129),(125),(145),(121) Y (135)	RAV: (43),(19), (23),(69),(145)Y (01)		
35	SEGÚN LA RAV UN TMA I, PUEDE EMITIR UN CERTIFICADO DE CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO	B	VERDADERO	FALSO			
36	¿LA RAV (43), ESTABLECE LAS REGLAS PARA EL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD CONTINUA?	A	VERDADERO	FALSO			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
37	QUIENES PODRÁN REALIZAR MANTENIMIENTO		OMAC	FABRICANTE	TMA I Y II	TODAS SON CORRECTAS	
38	QUIEN AUTORIZA AL TMA II A REALIZAR INSPECCIONES:	B	FABRICANTE	OMAC	AUTORIDAD AERONÁUTICA		



TÉCNICO MANTENIMIENTO AERONAVES 2

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
1	AERODINÁMICA: ES LA CIENCIA DEL ESTUDIO DE LA FUERZA, PRODUCIDA POR EL MOVIMIENTO RELATIVO ENTRE EL AIRE Y UN OBJETO; Y:	E	MODELOS EN MINIATURA	HUMO O AGUA SOBRE PERFILES	AIRE A VELOCIDAD ALTA	TÚNEL AERODINÁMICO	TODAS LAS ANTERIORES
2	LA SUSTENTACIÓN, PUEDE SER DEFINIDA COMO:	C	UN VACIO COMPLETO, EN LA PARTE SUPERIOR DEL ALA	UN VACIO COMPLETO, EN LA PARTE INFERIOR DEL ALA	UNA FUERZA ASCENDENTE, CREADA POR LA DIFERENCIA ENTRE LA BAJA PRESIÓN EN LA PARTE SUPERIOR DEL ALA, Y LA ALTA PRESIÓN EN UN ÁREA DE ALTA PRESIÓN, EN LA PARTE INFERIOR DEL ALA	UN ÁREA DE ALTA PRESIÓN EN LA PARTE SUPERIOR DEL ALA, CREADA POR EL VIENTO RELATIVO.	
3	LAS CUATRO FUERZAS QUE ACTÚAN, SOBRE UNA AERONAVE EN VUELO SON:	D	SUSTENTACIÓN, PESO, ACELERACIÓN, Y RESISTENCIA	SUSTENTACIÓN, EMPUJE, RESISTENCIA, Y VIENTO RELATIVO	SUSTENTACIÓN, PESO, VIENTO RELATIVO, Y RESISTENCIA	SUSTENTACIÓN, PESO, EMPUJE, Y RESISTENCIA	
4	LA LÍNEA QUE UNE EL BORDE DE ATAQUE Y EL BORDE DE SALIDA DE UN PERFIL AERODINÁMICO, SE DENOMINA:	B	LÍNEA DE CENTROS AERODINÁMICOS	CUERDA AERODINÁMICA MEDIA	CURVATURA	LONGITUD	
5	EL EJE ALREDEDOR DEL CUAL SE PRODUCE EL MOVIMIENTO DE ALABEO (ROLL) ES EL:	C	EJE VERTICAL	EJE LATERAL	EJE LONGITUDINAL	EJE OBLICUO	
6	EL ÁNGULO DE ATAQUE, ES EL ÁNGULO ENTRE EL:	D	VIENTO RELATIVO Y EL BORDE DE SALIDA	VIENTO RELATIVO Y EL BORDE DE ATAQUE.	VIENTO RELATIVO Y LA PARTE SUPERIOR DEL ALA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
7	LOS DISPOSITIVOS HIPERSUSTENTADORES QUE OFRECEN MAYOR SUSTENTACIÓN A BAJAS VELOCIDADES, SE DENOMINAN:	C	SLATS	FLAPS	FLAPS Y SLATS	RUDDER Y ALERONES	
8	LA RELACIÓN ESTABLECIDA ENTRE LA ENVERGADURA DEL ALA Y LA CUERDA AERODINÁMICA, SE CONOCE COMO:	A	RELACIÓN DE ASPECTO (ASPECTO RATIO), O ALARGAMIENTO	ENSANCHAMIENTO	RELACIÓN DE ESPESOR	SUPERFICIE ALAR	
9	EL EJE SOBRE EL CUAL SE EFECTÚA EL MOVIMIENTO DE LADEO (YAW), ES:	A	EJE VERTICAL	EJE LATERAL	EJE LONGITUDINAL	EJE OBLICUO	
10	SÍ LA RESISTENCIA ES MENOR QUE EL EMPUJE, EL PLANO:	A	ACELERA	DESACELERA	MANTIENE SU ACELERACIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
11	EN UN VUELO RECTO Y NIVELADO, TENEMOS QUE:	D	SUSTENTACIÓN IGUAL A RESISTENCIA, Y EMPUJE IGUAL A PESO	PESO IGUAL A RESISTENCIA, Y EMPUJE IGUAL A SUSTENTACIÓN	LA SUSTENTACIÓN ES TAN GRANDE COMO EL PESO, Y EL EMPUJE ES TAN GRANDE COMO LA GRAVEDAD.	LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL AL PESO, Y LA RESISTENCIA ES IGUAL AL EMPUJE O TRACCIÓN	
12	LA CAPA ATMOSFÉRICA DONDE GENERALMENTE SE MANTIENEN LOS AVIONES COMERCIALES, ESTÁ UBICADA HASTA....?....., Y SE LLAMA?.....,	B	800 KMS. TROPÓSFERA	12 KMS. TROPÓSFERA	19 KMS. TROPÓSFERA	12.000 MN. TROPÓSFERA	
13	PARA COMPROBAR FUGAS EN UN CABLE BLINDADO DE ALTA TENSIÓN, HAY QUE USAR UN:	A	HEBBER	AHMÍMETRO	VOLTÍMETRO	MULTÍMETRO	
14	EL RESULTADO DE: CON DOS PESOS AGREGADOS, SE SUSPENDE DE UN PUNTO DE PIVOTE Y ESTÁ BALANCEADA, EL PUNTO DE BALANCE, SE DENOMINA:	C	PESO BRUTO	PESO NETO	PUNTO DE EQUILIBRIO	CARGA PAGADA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
15	SÍ UNA BARRA CON DOS PESOS AGREGADOS SE SUSPENDE DE UN PUNTO DE PIVOTE Y ESTÁ BALANCEADA, EL PUNTO DE BALANCE, SE DENOMINA:	D	DATUM	BRAZO	MOMENTO	CENTRO DE GRAVEDAD	
16	LA FUENTE DE PRESIÓN, PARA LOS FRENOS DE POTENCIA ES:	D	UN CILINDRO MAESTRO	PRESIÓN APLICADA A LOS PEDALES DEL TIMÓN	EL RESERVORIO DE LOS FRENOS DE POTENCIA	EL SISTEMA HIDRÁULICO PRINCIPAL	
17	LOS PERNOS DE HORQUILLA, SON MÁS USADOS EN :	B	SISTEMAS DE TREN DE ATERRIZAJE	DONDE SE APLICAN FUERZAS DE CIZALLAMIENTO	DONDE SE APLICAN FUERZAS TORSIONALES	DONDE SE APLICAN FUERZAS DE CIZALLAMIENTO Y TORSIONALES	
18	LA LONGITUD DE AGARRE DE UN PERNO, ES:	D	LA PORCIÓN ENROSCADA DEL VÁSTAGO	LA PORCIÓN ENROSCADA Y NO ENROSCADA	CABEZA Y VÁSTAGO COMBINADOS	LA PORCIÓN NO ENROSCADA DEL VÁSTAGO	
19	NO SE RECOMIENDA EL USO DE UNA TUERCA DE FIBRA AUTO- FRENANTE, SI:	B	VA A ESTAR BAJO ESFUERZO CORTANTE	VA A ESTAR SUJETA A ROTACIÓN	VA A ESTAR BAJO UN ESFUERZO DE COMPRESIÓN	VA A SER INSTALADA EN UNA UNIDAD SOMETIDA A VIBRACIÓN	
20	¿QUÉ TIPO DE ABOCINADO SE EMPLEA EN UNA LÍNEA HIDRÁULICA DE ALUMINIO BLANDO DE 3/8 DE DIÁMETRO EXTERNO O MENOR:	C	ABOCINADO SENCILLO DE 37°	ABOCINADO SENCILLO DE 45°	ABOCINADO DOBLE DE 37°	ABOCINADO DOBLE DE 45°	
21	SÍ SE COLOCA UN REMACHE, USANDO UNA PRESIÓN DE AIRE MUY BAJA, ¿CUÁL SERÁ EL RESULTADO?	A	EL REMACHE NO LLENARÁ EL ESPACIO	SE CRUZARÁ EL REMACHE	SE ENDURECERÁ EL REMACHE	SE ESTIRARÁ EL REMACHE.	
22	¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES MATERIALES, SE USA EN LA CONSTRUCCIÓN DE LAS PAREDES DE FUEGO?	B	ALEACIÓN DE ACERO ALUMINIO	ACERO INOXIDABLE	LÁMINAS DE ACERO	ALEACIÓN DE ALUMINIO BLINDADO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
23	¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES PORCENTAJES, EQUIVALE A 7/8"?	D	0,85%	85%	8,0%	87,5%	
24	UN FACTOR EL CUAL DETERMINA EL ESPACIO MÍNIMO ENTRE REMACHES ES:	C	EL ESPESOR DEL MATERIAL QUE ESTA SIENDO REMACHADO	EL LARGO DE REMACHE QUE ESTA SIENDO USADO	EL DIÁMETRO DE LOS REMACHES QUE SE ESTÁN USANDO	EL TIPO DE MATERIAL QUE SE ESTÁ REMACHANDO	
25	¿QUÉ HARÁ QUE UN ALTÍMETRO DE UNA LECTURA MUY ALTA?	C	BAJA TEMPERATURA, ALTA HUMEDAD	BAJA TEMPERATURA, BAJA HUMEDAD	ALTA TEMPERATURA, ALTA HUMEDAD	ALTA TEMPERATURA, BAJA HUMEDAD	
26	SÍ SE LE ESTÁ HACIENDO SERVICIO A UNA BOTELLA, QUE YA TIENE 10 PSI, Y SE AUMENTA LA PRESIÓN A 30 PSI, ¿CAMBIARÁ LA TEMPERATURA ?	D	SE INCREMENTA SEIS VECES	1/3 DEL MISMO	SE TRIPLICARÁ	PERMANECE IGUAL	
27	EN EL SISTEMA DE CALIBRACIÓN AWG, EL NÚMERO ASIGNADO AL CABLE ES:	A	EL ÁREA CRUZADA SECCIONAL	LA CAPACIDAD DE CORRIENTE	LA RESISTENCIA POR 1000 PIES DE LARGO	LA CAÍDA PERMITIDA DE TENSIÓN.	
28	EL ACERO 2330 ES:	C	ACERO AL CARBÓN	ACERO AL TUNGSTENO	ACERO AL NÍQUEL	ACERO AL MOLIBDENO	
29	LA SECUENCIA MAS SEGURA A SEGUIR, AL INSTALAR UNA BATERÍA EN UN AVIÓN, ES:	C	CONECTAR EL CABLE DE TIERRA (---) Y APRETARLO, LUEGO CONECTAR EL CABLE FORRADO (+)	CONECTAR EL CABLE FORRADO (+), LUEGO EL CABLE DE TIERRA (---), Y APRETAR AMBOS	CONECTAR EL CABLE FORRADO (+) Y APRETARLO, LUEGO EL CABLE DE TIERRA (---) Y APRETAR	CONECTAR CUALQUIER CABLE (+) Ó (---) Y APRETARLO, LUEGO EL OTRO (+) Ó (---)	
30	¿CUÁL ES EL PROPÓSITO PRINCIPAL DEL PILOTO AUTOMÁTICO?	B	VOLAR PARA EL PILOTO UN CURSO MAS PRECISO	RELEVAR AL PILOTO DE LOS CONTROLES DEL AVIÓN, DURANTE LARGOS VUELOS	OBTENER LA AYUDA NAVEGACIONAL NECESARIA, DURANTE VUELOS, SOBRE MARES	PROVEER UN SEGUNDO SISTEMA DE GUÍA.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
31	AL INSTALAR UN NUEVO CINTURÓN DE SEGURIDAD EN UN AVIÓN, EL MISMO DEBE CUMPLIR LOS REQUISITOS DE:	B	FAR 39	TSO C22	STC 128	FAR 65	
32	UNA BATERÍA CLASIFICADA COMO: DE 35 AMPERIOS - HORAS:	B	SUMINISTRARÁ 35 AMPERIOS POR 35 HORAS	SUMINISTRARÁ 5 AMPERIOS POR 7 HORAS	SUMINISTRARÁ 35 AMPERIOS POR 5 HORAS	SUMINISTRARÁ 7 AMPERIOS POR 7 HORAS	
33	GENERALMENTE: ¿DÓNDE SE GENERA EL AIRE PARA LA PRESURIZACIÓN, EN LOS AVIONES TURBO-HÉLICES?	A	EN EL, O LOS COMPRESORES DE LAS TURBINAS	EN LAS BOMBAS DE AIRE MECÁNICAS	DESDE UNA TOMA DE AIRE EN LOS BORDES DE ATAQUE DE LAS ALAS	DESDE EL EQUIPO DE AIRE ACONDICIONADO	
34	¿QUÉ INSTRUCCIÓN SE LE EMITE A LOS DUEÑOS Y PERSONAS INTERESADAS, CONCERNIENTE A CONDICIONES INSEGURAS DE UNA AERONAVE?	B	BOLETINES DE SERVICIOS	DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD	AYUDAS DE INSPECCIÓN	CIRCULARES DE ASESORAMIENTO	
35	¿CÓMO SE COMPRUEBA LA CARGA DE UNA BATERÍA DE NÍQUEL - CADMIUM?	D	MIDIENDO LA GRAVEDAD ESPECÍFICA DEL ELECTROLITO	POR MEDIO DE UNA PRUEBA DE ALTA VELOCIDAD DE DESCARGA	MIDIENDO EL NIVEL DEL ELECTROLITO, CON UN MANÓMETRO DE PROFUNDIDAD	APLICANDO A LA BATERÍA UN AMPERÍMETRO / VOLTÍMETRO, PARA EVALUAR LA CORRIENTE QUE ENTREGA LA BATERÍA	
36	EL SWITCH EN UN OHMMÍMETRO, ES COLOCADO EN RX100, Y LA AGUJA LEERÁ 50 EN LA ESCALA. ¿CUÁL ES LA RESISTENCIA DISPONIBLE ?	C	5 OHMIOS	500 OHMIOS	5000 OHMIOS	0,05 OHMIOS	
37	CUANDO SE ESTÁ SOLDANDO, EL FUNDENTE ES UTILIZADO PARA:	C	QUE SIRVA DE RELLENO A LA SOLDADURA	MANTENER EL CALOR EN LA VARILLA	AYUDAR A EVITAR LA OXIDACIÓN EN LA SOLDADURA	MANTENER EL NIVEL DE LUZ EN LA VARILLA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
38	¿CÓMO SE CHEQUEA, LA TENSIÓN EN LAS GUAYAS?	D	MIDIENDO LA FRECUENCIA Y AMPLITUD DE ONDA DE LAS VIBRACIONES DE LAS GUAYAS AL EJERCER UN ESFUERZO DE TRACCIÓN, DURANTE UN TRABAJO.	MIDIENDO LA DISTANCIA DE LOS TENSORES.	USANDO UN TORQUÍMETRO GRADUADO EN LBS/INCHES, Y LAS ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE.	USANDO UN TENSIÓMETRO, Y LAS ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE.	
39	¿QUÉ DEBERÁ HACERSE A UNA SOLDADURA, QUE TIENE UNA SUPERFICIE ÁSPERA, PICADA Y GLOBULADA?	B	LLENAR LOS HUECOS SON SOLDADURA	QUITAR LA SOLDADURA VIEJA Y VOLVER A SOLDAR	CALENTAR LA SOLDADURA PARA QUITAR LOS GLÓBULOS Y LLENAR LOS HUECOS	LIMAR LA SOLDADURA PARA DARLE UNA SUPERFICIE SUAVE Y LIMPIA.	
40	ANTES DE REMOVER LA TAPA DE UN TANQUE HIDRÁULICO PRESURIZADO, UD. DEBE:	B	ACTUAR VARIOS DE LOS COMPONENTES DEL SISTEMA	DESPRESURIZAR EL SISTEMA HIDRÁULICO	DESCONECTAR TODAS LAS CONEXIONES ELÉCTRICAS	REMOVER DEL SISTEMA LAS LÍNEAS DE RETORNO	
41	EL REEMPLAZO DE COMPONENTES DE UNA AERONAVE (EXCEPTO AQUELLOS CONSIDERADOS COMO MANTENIMIENTO PREVENTIVO) POR NUEVOS, SE DENOMINA:	A	REPARACIÓN MENOR, Y REQUIERE ASENTARSE EN BITÁCORA	REPARACIÓN MENOR, Y NO REQUIERE ASENTARSE EN BITÁCORA	ALTERACIÓN MENOR, Y NO REQUIERE ASENTARSE EN BITÁCORA	REPARACIÓN MAYOR, Y REQUIERE ASENTARSE EN BITÁCORA	
42	SÍ LAS INDICACIONES CON TINTE PENETRANTE NO SE DEFINEN CON CLARIDAD, LA CAUSA MAS PROBABLE ES:	A	LA PARTE NO FUE COMPLETAMENTE LIMPIADA, ANTES DE APLICARLE EL REVELADOR	LA PARTE NO ESTÁ DAÑADA	LA PARTE NO ESTÁ BASTANTE DAÑADA EN UN ÁREA EXTENSA DE SUPERFICIE	LA PARTE NO FUE COMPLETAMENTE DESMONTADA ANTES DE APLICAR EL REVELADOR.	
43	LA LICENCIA DE MECÁNICO DEL TIPO TMA 1, CALIFICA AL TITULAR PARA:	D	EFFECTUAR INSPECCIÓN Y MANTENIMIENTO DE MOTORES A TURBINA	EFFECTUAR REPARACIÓN DE AERONAVES, MOTORES, Y HÉLICES	EFFECTUAR CHEQUEOS Y MANTENIMIENTO DE MOTORES RECÍPROCOS	EFFECTUAR MANTENIMIENTO GENERAL DE AERONAVES.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
44	UD. ESTÁ HACIENDO PREPARATIVOS PARA EL PESAJE DE UN AVIÓN; CON EL OBJETO DE DETERMINAR EL PUNTO, COLOCACIÓN O REFERENCIAS CORRECTAS, SE DEBE:	B	CHEQUEAR, O COMPROBAR EL ANTERIOR RECORD DE PESAJE, POR CUANTO A LA LOCALIZACIÓN DEL CENTRO DE GRAVEDAD.	COLOCAR EL AVIÓN EN UNA ACTITUD DE VUELO A NIVEL.	ASEGURARSE DE QUE ESTÉN LLENOS LOS TANQUES DE LÍQUIDO HIDRÁULICO	ASEGURARSE DE QUE EL TARAJE (O PESO DE LA TARA), ESTÉ AÑADIDO A LA LECTURA DE LA ESCALA.	
45	SÍ UN EQUIPO DE RADIO ADICIONAL ES INSTALADO EN LA NARIZ DEL AVIÓN, ÉSTE:	B	REDUCIRÁ EL PESO MÁXIMO PERMISIBLE	REDUCIRÁ LA CARGA ÚTIL	PROBABLEMENTE OCASIONE QUE LA UBICACIÓN DEL CENTRO DE GRAVEDAD, QUEDE FUERA DE LIMITES.	TODO LO INDICADO ARRIBA, ES CORRECTO.	
46	¿DÓNDE ESTÁ UBICADA LA ESTACIÓN DE FUSELAJE N° 137?	B	DETRÁS DE LA SECCIÓN LONGITUDINAL	A 137 PULGADAS DETRÁS DE LA LÍNEA DE REFERENCIA	A 137 BASTIDORES DELANTE DEL EMPENAJE	A 137 PIES DETRÁS DE LA LÍNEA DE REFERENCIA.	
47	¿A QUÉ CAPACIDAD DEBERÍA SER CARGADO INICIALMENTE, UN ACUMULADOR HIDRÁULICO?	A	A UN TERCIO DE LA PRESIÓN DEL SISTEMA	A LA PRESIÓN CERO DEL SISTEMA	A LA PRESIÓN TOTAL DEL SISTEMA	A LA MITAD DE LA PRESIÓN DEL SISTEMA	
48	¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DEL ACUMULADOR, EN UN SISTEMA HIDRÁULICO?	C	ALMACENAR FLUIDO HIDRÁULICO BAJO RESERVA.	PROVEER PRESIÓN HIDRÁULICA EN CASO DE FALLAR LA BOMBA	AMORTIGUAR LOS CAMBIOS BRUSCOS DE PRESIÓN EN EL SISTEMA.	REDUCE LA PRESIÓN INMEDIATAMENTE EN LA CARCASA DE LA BOMBA.	
49	LA CORRIENTE ALTERNA, ES USADA EN AERONAVES, POR QUE LA MISMA:	A	ES MAS FÁCIL DE SUBIR Y BAJAR	DA UN 1.77% DE POTENCIA EFECTIVA	DA UN 1,97% DE POTENCIA MAS EFECTIVA	SIEMPRE LEE HISTÉRESIS EN EL CIRCUITO	
50	¿QUÉ TIPO DE ALAS, NO TIENE TIRANTES EXTERNOS?	B	MONOCASCO	CANTILÉVER	CABAÑA	RECORTADA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
51	¿CUÁL ES LA UNIDAD EN UN SISTEMA HIDRÁULICO, QUE RESTRINGE EL PASO DE UN FLUIDO EN UNA DIRECCIÓN, Y PERMITE EL PASO NORMAL EN EL SENTIDO OPUESTO?	A	UNA VÁLVULA DE NO RETORNO CON ORIFICIO	UNA VÁLVULA DE NO RETORNO	UNA VÁLVULA SOLENOIDE	UNA VÁLVULA DE FLUJO	
52	EL MEDIO UTILIZADO PARA PREVENIR MOVIMIENTOS BRUSCOS, EN SUPERFICIES ACTUADAS HIDRÁULICAMENTE COMO LOS FLAPS P/EJ. , ES:	B	UNA VÁLVULA RESTRICTORA EN LA LÍNEA DE FLAPS ABAJO	UNA VÁLVULA RESTRICTORA EN LA LÍNEA DE FLAPS ARRIBA	TAMBORES DE FRENOS EN EL PISTÓN ACTUANTE DEL MECANISMO DEL FLAP.	EMPACADURAS CHEVRÓN, EN EL CILINDRO ACTUANTE DEL FLAP	
53	UNA VÁLVULA DE SINCRONIZACIÓN, EN UN SISTEMA HIDRÁULICO, PUEDE SER TAMBIÉN CONOCIDA COMO UNA:	B	VÁLVULA DE CHEQUEO	VÁLVULA DE SECUENCIA	VÁLVULA DE FLUJO INVERTIDO	VÁLVULA SUPLEMENTARIA	
54	EL IMPACTO EN LOS ATERRIZAJES, LO RECIBEN O SOPORTAN PRIMERAMENTE EN LAS PIERNAS AMORTIGUADORAS:	A	EL ACEITE	EL AIRE	EL PASADOR (PIN) DE LA TIJERA	EL OBSERVADOR DE VIBRACIÓN	
55	EN CASO DE EMPALME EN LOS CABLES DE CONTROL, SITÚESE ESTE A:	B	NO MENOS DE 2 PULGADAS DEL FUSELAJE	NO MENOS DE 2 PULGADAS DE LA POLEA	NO MENOS DE 1 METRO DE LA POLEA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
56	¿CUÁL ES, EL MECANISMO IDÓNEO CON EL CUAL SE CAMBIA LA DIRECCIÓN DE UN CABLE O GUAYA DE CONTROL?	C	SEPARADORES	POR MARCOS DE ÁNGULOS VARIABLES	POR POLEAS	POR PALANCA DE CONTROL	
57	ANTES DE INSERTAR UN CABLE (GUAYA), A UN TERMINAL, SE DEBERÁ:	C	ESMERILAR EL TERMINAL	USAR UN SOPLATE PARA SUAVIZAR EL TERMINAL	APLICAR UN COMPUESTO ANTICORROSIVO AL EXTREMO DEL CABLE	TODAS LAS RESPUESTAS SON CORRECTAS	
58	EL CABLE 7X7 ES, CONSIDERADO COMO:	B	RESISTENTE AL CALOR	FLEXIBLE	EXTRA FLEXIBLE	RÁPIDO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
59	SÍ UD. CARGA UN ACUMULADOR HIDRÁULICO A 1000 PSI, SIN PRESIÓN EN EL SISTEMA, Y DESPUÉS CARGAMOS EL SISTEMA A 3.000 PSI, ¿QUÉ LECTURA INDICARÁ EL MANÓMETRO?	C	1000 PSI.	4000 PSI.	3000 PSI.	2000 PSI.	
60	LOS AN21 HASTA EL AN36, SON CONSIDERADOS PERNOS DE:	B	OJO	HORQUILLA	TOLERANCIA CERRADA	CABEZA ALLEN	
61	EL CABLE 7X19 , CORRESPONDE A LA CATEGORÍA:	A	EXTRA FLEXIBLE	RÍGIDO	FLEXIBLE	EXTRA RÍGIDO	
62	¿POR QUÉ LOS TANQUES DE ACEITE, NO DEBEN LLENARSE HASTA SU CAPACIDAD TOTAL, O DESPUÉS DE LA MARCA FULL?	B	PASARÁ ACEITE AL MOTOR	EL ACEITE SE EXPANDIRÁ CON EL CALOR, Y SE DERRAMARÁ	EL ACEITE SE CALENTARÁ DEMASIADO	TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS	
63	¿CUÁL ES, LA FORMA PARA DETERMINAR QUE UN SELLO ES EL CORRECTO, PARA UNA INSTALACIÓN PARTICULAR EN UN SISTEMA DE FRENOS?	A	POR EL CÓDIGO DE COLORES DEL SELLO	POR EL NOMBRE ESTAMPADO EN EL SELLO	POR EL NÚMERO DE PARTE DEL SELLO	POR EL COLOR DEL MATERIAL DE QUE ESTÁ HECHO EL SELLO	
64	LOS REAMERS O ESCARIADORES, SON UTILIZADOS PARA SUAVIZAR Y AGRANDAR LOS HUECOS A UN TAMAÑO IGUAL ¿CUÁNDO SE ESTÁ RIMANDO, SE DEBE?	D	ROTAR EL "REAMER" EN LA DIRECCIÓN DE CORTE, AL INTRODUCIRLO EN EL HUECO Y EN LA DIRECCIÓN OPUESTA SALIENDO.	RECUBRIR EL REAMER CON ACEITE DE ALTA VISCOSIDAD, PARA IMPEDIR QUE LOS BORDES DE CORTE PIERDAN SU TIEMPO; DEBIDO AL CALOR	ROTAR EL REAMER CON ACEITE DE BAJA VISCOSIDAD	ROTAR EL REAMER EN LA DIRECCIÓN DE CORTE ÚNICAMENTE	
65	CUANDO SE FORJA O SE MOLDEA METAL A MANO, CON UN MARTILLO; UD. DEBERÍA:	A	COMENZAR EN EL CENTRO Y CULMINAR HACIA AFUERA	COMENZAR EN EL BORDE Y TRABAJAR HACIA ADENTRO	TRABAJAR UNIFORMEMENTE SOBRE LA SUPERFICIE DEL TRABAJO	DISTRIBUIR EL GOLPE DESDE EL BORDE EXTERIOR.	
66	EL MECANISMO OPERANTE EN LA MAYORÍA DE LOS INDICADORES DE PRESIÓN ES:	A	UN TUBO BOURDON	UN FUELLE EVACUADO, LLENO DE GAS INERTE	UN FUELLE SELLADO AL VACÍO	UN DIAFRAGMA SELLADO AL VACÍO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
67	¿QUÉ ES USADO PARA PROBAR LOS DIODOS SEMI CONDUCTORES DE UN GENERADOR D.C?	C	UNA LUZ AC. DE PRUEBA	UN OHMÍMETRO DE ALTO RANGO	UN OHMÍMETRO DE BAJO VOLTAJE	UN VOLTÍMETRO AC.	
68	EN UNA REPARACIÓN QUE EXIJA REMACHADO Y SOLDADURA EN LA MISMA ÁREA, ¿QUÉ DEBERÍA HACERSE PRIMERO?	B	REMACHAR, DEBIDO A LA DETERIORACIÓN DEL METAL CUANDO SE ESTE SOLDANDO	SOLDAR, DEBIDO A SU EFECTO EN EL METAL DURANTE EL PROCESO DE CALENTAMIENTO.	CUALQUIERA DE LAS DOS OPERACIONES PODRÁ EFECTUARSE PRIMERO	EL REMACHADO, YA QUE ESTE AGARRARA EL METAL DURANTE EL PROCESO DE SOLDADURA.	
69	LA UNIÓN MAS FUERTE DE MADERAS, ES OBTENIDO MEDIANTE EL USO DE:	C	COLA Y TORNILLOS	COLA Y CLAVOS DE LATÓN	COLA ÚNICAMENTE	COLA Y CLAVOS PROTEGIDOS	
70	¿QUÉ DE LO SIGUIENTE ES CORRECTO, RELATIVO A UN AVIÓN TODO METÁLICO?	A	CON UNA ATMÓSFERA FRÍA, LA TENSIÓN DE LAS GUAYAS DE CONTROL DISMINUYEN	CON UNA ATMÓSFERA CALIENTE, LA TENSIÓN DE LAS GUAYAS DISMINUYEN	CON UNA ATMÓSFERA FRÍA, LA TENSIÓN DE LAS GUAYAS AUMENTAN	LA TENSIÓN DE LAS GUAYAS PERMANECEN, LO MISMO	
71	EL ESPACIO MÍNIMO ENTRE LOS REMACHES EN UNA REPARACIÓN, ESTARÁ DETERMINADO POR:	A	EL DIÁMETRO DEL REMACHE	LA LONGITUD DEL REMACHE	EL ESPESOR DEL MATERIAL	LA LONGITUD DEL MATERIAL QUE VA A SER REMACHADO	
72	¿QUÉ SE USA PARA SOSTENER LA TELA AL AVIÓN, ADEMÁS DEL CORDEL PARA LAS COSTILLAS Y LOS GANCHOS METÁLICOS?	D	COLA	CALIBRE	CINTA DE PICO	TORNILLOS	
73	LAS ESTACIONES DEL ALA DE UN AVIÓN, SON MEDIDAS:	B	HACIA ADELANTE O HACIA ATRÁS, DEL CENTRO DE GRAVEDAD	HACIA AFUERA, DESDE LA LÍNEA CENTRAL DEL EJE LONGITUDINAL	HACIA AFUERA, CONTANDO DESDE LA RAÍZ DEL ALA	DE LA MISMA MANERA COMO LAS ESTACIONES DE CARGA EN EL FUSELAJE; O SEA, A LO LARGO DEL EJE LONGITUDINAL.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
74	LA LONGITUD DE AGARRE DEL PERNO, ES LA:	A	LONGITUD DE LA PORCIÓN NO ENROSCADA	LA LONGITUD DE LA CABEZA	EL DIÁMETRO DE LA CABEZA	LA LONGITUD DE LA PORCIÓN ROSCADA	
75	ASUMA QUE EL PILOTO MUEVE EL BASTÓN DE MANDO HACIA ATRÁS, Y HACÍA LA IZQUIERDA, ¿CÓMO REACCIONARÁ EL ALERÓN DERECHO Y EL ELEVADOR?	B	EL ALERÓN SUBIRÁ, Y EL ELEVADOR BAJARÁ	EL ALERÓN BAJARÁ, Y EL ELEVADOR SUBIRÁ	EL ALERÓN BAJARÁ, Y EL ELEVADOR BAJARÁ	EL ALERÓN SUBIRÁ, Y EL ELEVADOR SUBIRÁ	
76	CUANDO SE HACE UN EMPALME DE GUAYA, EL EMPALME DEBE:	C	NO ESTAR MAS CERCANO QUE UNA PULGADA, DE UNA POLEA, O BLOQUE DE GUÍA.	NO ESTAR MAS CERCANO QUE UNA MEDIA PULGADA, DE UNA POLEA, O BLOQUE DE GUÍA.	NO ESTAR MAS CERCANO DE DOS PULGADAS DE UNA POLEA O BLOQUE DE GUÍA.	NO SER HECHO SOBRE LAS GUAYAS DE CONTROL PRIMARIO.	
77	DESPUÉS DE VOLVER A PONER EN ORDEN DE SOLDAR UN SOPLETE O CAUTÍN, EL MISMO NO ESTÁ DISPONIBLE, HASTA QUE HAYA SIDO:	B	OXIDADO	ESTAÑADO	HABÉRSELE APLICADO FUNDENTE	HABERLO PUESTO ÁSPERO	
78	CUANDO SE DOBLA UNA PIEZA DE METAL, UD. DEBERÍA:	B	DOBLARLO PARALELO AL GRANO DEL METAL.	DOBLARLO PERPENDICULAR AL GRANO DEL METAL.	RETIRAR LA BARRA SUPERIOR DE APRIETE	AFLOJAR LA BARRA SUPERIOR DE APRIETE	
79	ASUMIENDO QUE UN REMACHE FUE DAÑADO DURANTE SU INSTALACIÓN, ESTE DEBERÍA SER REMOVIDO COMO:	B	CERCENANDO LA CABEZA DEL REMACHE, CON UN CORTA- FRIO	ELIMINANDO LA CABEZA DEL REMACHE CON UN TALADRO, Y SE REMUEVE EL VÁSTAGO CON UN BOTADOR	ATRAVESANDO CON UNA MECHA TODO EL VÁSTAGO DEL REMACHE, UTILIZANDO UNA BROCA LIGERAMENTE MAS GRANDE	CORTANDO LA CABEZA DEL REMACHE, Y LUEGO BOTÁNDOLA, CON UN BOTADOR.	
81	LOS FACTORES FÍSICOS, CONCERNIENTES A LA ENVERGADURA DEL ALA, SON:	B	DIEDRO Y ÁNGULO DE ATAQUE	ENVERGADURA ALAR Y CUERDA	EL ALA AHUSADA EN FLECHA Y EL EJE LATERAL	ESPESOR Y CUERDA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
80	¿CUÁL OTRA COSA QUE NO ES LA QUÍMICA, ES LA DIFERENCIA ENTRE EL DOPE DE BUTIRATO Y EL DOPE DE NITRATO?	C	EL NITRATO ES UNA DESTRUCCIÓN DE LA FIBRA Y PERMITE UNA PENETRACIÓN MEJOR.	EL DOPE ES COMÚNMENTE USADO COMO UN REJUVENECEDOR	EL DOPE DE BUTIRATO, ES MAS RESISTENTE AL FUEGO	EL BUTIRATO RESISTIRÁ MAS LA HUMEDAD	
82	.001 AMPER EQUIVALE A:	D	UN MICRO- AMPERIO	UN MEGA- AMPERIO	UN KILO- AMPERIO	UN MILI- AMPERIO	
83	UN MÉTODO DE TRANSFERENCIA DE CALOR ES:	D	RADIACTANCIA	IMPEDANCIA	DIFUSIÓN	CONDUCCIÓN	
84	LA MECHA O BROCA N° 51, CORRESPONDE A:	B	3/8"	1/16"	5/8"	3/4"	
85	¿QUÉ DEBE USARSE PARA LIMPIAR LA VÁLVULA DE OUT FLOW?	A	ALCOHOL DESNATURALIZADO	BENCINA	KEROSINA	PETRÓLEO	
86	EL PROPÓSITO DE LA VÁLVULA DE CONTROL DE PRESURIZACIÓN, ES:	B	CONECTAR Y DESCONECTAR EL COMPRESOR.	MANTENER UNA PRESIÓN DE AIRE CONSTANTE, EN LA NAVE DE PRESIÓN.	VENTILAR O DESCARGAR EL EXCESO DE AIRE EN LA CABINA.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.	
87	LAS MARCAS EN LA CABEZA DE LOS PERNOS, SIRVEN COMO IDENTIFICACIONES DE:	B	TIPO DE ROSCA	RESISTENCIA DEL MATERIAL	FABRICANTE, MATERIAL, TIPO DE PERNO AN, MS.	NINGUNA DE ESTAS	
88	EL HUECO, QUE SE HAYA EN EL BARRIL DE LOS TENSORES, ES PARA:	C	VERIFICAR SI ESTÁ ROSCADO LO SUFICIENTE	HACER EL BARRIL MAS LIVIANO	AJUSTAR EL LARGO ADECUADO	ALINEARLO CON EL BARRIL VECINO	
89	¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES, DEBE SER USADO POR UN T.M.A. LICENCIADO, CUANDO EFECTÚA UNA INSPECCIÓN DE 100 HORAS?	B	UN PROCEDIMIENTO DE TRABAJO	UNA LISTA DE CHEQUEO	UN BOLETÍN DE SERVICIO	UN MANUAL DE MANTENIMIENTO	
90	¿QUÉ TIEMPO DE DURACIÓN LE ES PERMITIDA A UNA AERONAVE ABANDONADA EN EL AEROPUERTO, SIN ESTAR AL CUIDADO DE ALGUIEN?	C	60 DÍAS	30 DÍAS	90 DÍAS	120 DÍAS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
91	LA AUTORIDAD AERONÁUTICA PODRÁ SUSPENDER LAS LICENCIAS, POR EL TÉRMINO DE:	A	1 AÑO	2 AÑOS	30 DÍAS	60 DÍAS	
92	LA EDAD MÍNIMA, QUE DEBE POSEER EL ASPIRANTE A OBTENER LA LICENCIA DE TMA I ES:	C	NO IMPORTA LA EDAD	20 AÑOS	18 AÑOS	16 AÑOS	
93	¿QUIÉN TIENE LA AUTORIDAD DE RETORNAR A SERVICIO, UN MOTOR DESPUÉS DE HABERLE EFECTUADO UNA INSPECCIÓN DE 100 HORAS?	B	UN T.M.A. CON LA LICENCIA DE ESTRUCTURAS	UN T.M.A. II CON LICENCIA DE MOTORES	CUALQUIER T.M.A.	EL PERSONAL DE UNA ESTACIÓN DE REPARACIÓN	
94	UNA AERONAVE CON SIGLAS YV-00 -C, ESTARÁ LEGALMENTE AUTORIZADA PARA TRANSPORTAR	A	CARGA Y/ O PASAJEROS SOLAMENTE	AL DUEÑO SOLAMENTE	DE ESCUELA	DEL MINFRA	
95	UNA AERONAVE CON SIGLAS YV-"X", ESTARÁ LEGALMENTE AUTORIZADA PARA SER TRANSPORTE:	C	ADMINISTRATIVO O COMERCIAL	PARA PORTAVIONES	EXPERIMENTAL	TODO SERVICIO	
96	¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES T.M.A., PUEDE REMOVER E INSTALAR EN UN MOTOR, UNA BOMBA HIDRÁULICA?	B	UN T.M.A., HABILITADO EN AVIÓN	UN T.M.A. HABILITADO EN MOTOR	UN T.M.A. HABILITADO EN AVIÓN, INSPECCIONADO POR UN INSPECTOR	UN T.M.A. HABILITADO, CON LICENCIA "F"	
97	¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES, NO ES NECESARIO ANOTAR EN EL LIBRO DE VUELO DESPUÉS DE UNA REPARACIÓN MENOR?	A	EL LUGAR DONDE FUE HECHA LA REPARACIÓN	EL NÚMERO DE LA LICENCIA	EL NOMBRE DEL MECÁNICO	LOS DETALLES DE LA REPARACIÓN, Y LA ACCIÓN CORRECTIVA	
98	¿QUIÉN ES EL PRINCIPAL RESPONSABLE, POR EL MANTENIMIENTO DE UN MOTOR Y EL LIBRO DEL AVIÓN?	C	EL PILOTO QUE VUELA EL AVIÓN	EL QUE TRABAJA PARA EL AVIÓN	EL PROPIETARIO DEL AVIÓN, Y EL OPERADOR DEL MISMO	EL INSPECTOR DEL INAC.	
99	DURANTE LA REPARACIÓN MAYOR DE UN MOTOR, EL GENERADOR DEBERÍA SER:	A	REMOVIDO Y REPARADO COMPLETAMENTE	LIMPIADO EXTREMADAMENTE	NO ES REMOVIDO DE LA SECCIÓN DE ACCESORIO	TODO LO DE ARRIBA ES INCORRECTO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
100	PARA EXTINGUIR UN INCENDIO DE FRENOS, USTED DEBERÍA USAR:	D	AUTOMATIZACIÓN DE LLUVIA DE AGUA	ESPUMA	CO2	QUÍMICOS SECOS	
101	UNA DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD SE CONSIDERA MANDATORIA Y POR LO TANTO DEBE:	B	SER CUMPLIDA AL MENOS QUE EL AVIÓN SEA PARA ARRENDAMIENTO	SER CUMPLIDA POR EL OPERADOR Y EL PROPIETARIO	SER LLEVADO A CABO POR EL FABRICANTE DE LAS PIEZAS OPERANTES	SER CUMPLIDOS SOLAMENTE DURANTE LAS INSPECCIONES ANUALES	
102	¿SÍ, UN AVIÓN REQUIERE UN VUELO DE PRUEBA ANTES DE SER DEVUELTO A SERVICIO, ¿QUIÉN DEBERÍA ASENTAR LOS RESULTADOS EN EL LIBRO DEL AVIÓN?	A	EL PILOTO QUE VOLÓ EL AVIÓN	UN T.M.A. CERTIFICADO	UN T.M.A. CON LICENCIA I Y II	UNA ESTACIÓN LICENCIADA PARA EFECTUAR REPARACIÓN	
103	¿QUIÉN ES EL RESPONSABLE, DE CORREGIR LAS DISCREPANCIAS QUE SE ORIGINAN ENTRE UNA Y OTRA INSPECCIÓN?	D	UN INSPECTOR CON LICENCIAS TMA. I Y II	UN T.M.A. CON LICENCIAS I - II	EL FABRICANTE	EL PROPIETARIO Y EL OPERADOR	
104	LA LICENCIA DE MECÁNICO TIPO T.M.A. I , CALIFICA A SU TITULAR PARA:	D	EFECTUAR MANTENIMIENTO GENERAL DE AERONAVES	EFECTUAR MANTENIMIENTO DE MOTORES A TURBINA, SI TIENE LA HABILITACIÓN	EFECTUAR MANTENIMIENTO DE MOTORES RECÍPROCOS, SI TIENE LA HABILITACIÓN	TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS.-	
105	LA LICENCIA DE MECÁNICO TIPO T.M.A. II, CALIFICA A SU TITULAR PARA:	D	EFECTUAR INSPECCIÓN, REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO GENERAL DE AERONAVES	EFECTUAR INSPECCIÓN, REPARACIÓN, Y MANTENIMIENTO DE MOTORES A TURBINA, SI TIENE LA HABILITACIÓN.	EFECTUAR INSPECCIÓN, REPARACIÓN, Y MANTENIMIENTO DE MOTORES RECÍPROCOS, SI TIENE LA HABILITACIÓN.	TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS	
106	SÍ UN AVIÓN NO HA SIDO INSPECCIONADO EN EL ULTIMO AÑO, ÉSTE PUEDE SER VOLADO PREVIA AUTORIZACIÓN DE:	D	UN PILOTO LICENCIADO	EL MECÁNICO EN LOS PAPELES DEL AVIÓN	EL PILOTO QUE VOLÓ EL AVIÓN	NINGUNO DE LOS ANTES MENCIONADOS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
107	LAS DIRECTIVAS (AD) , SON PUBLICACIONES:	B	PARA FACILITAR EL MANTENIMIENTO DEL AVIÓN	PARA CORREGIR CONDICIONES INSEGURAS	PARA MANTENER AL PÚBLICO ENTERADO DE LOS PATRONES DE SEGURIDAD	PARA ESTABLECER PATRONES DE MANTENIMIENTO	
108	LAS LICENCIAS DE TÉCNICO DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO, SE CLASIFICAN EN:	A	"T.M.A. I, Y T.M.A. II.	"T.M.A. 2, Y 4.	"T.M.A. 3, Y 4 .	PARA ESTABLECER PATRONES DE MANTENIMIENTO	
109	¿QUÉ FORMA ES LLENADA PARA UNA SOLICITUD Y AUTORIZACIÓN PARA UN VUELO DE TRASLADO, (VUELO FERRY)	C	INAC-43-001	INAC-145-002	INAC-21-002	INAC-39-001	
110	EL CAMBIO DE UN MOTOR DAÑADO, POR OTRO NUEVO DE IGUAL DISEÑO DEL MANUFACTURADOR, ES CONSIDERADO:	C	UNA ALTERACIÓN MENOR	UNA REPARACIÓN MAYOR	UNA REPARACIÓN MENOR	UNA ALTERACIÓN MAYOR	
111	LAS AERONAVES, MOTORES, Y ACCESORIOS, QUE SE CONSTRUYAN O MODIFIQUEN, NO PODRÁN SER PUESTOS EN SERVICIO SIN LA APROBACIÓN DE:	D	EL EXPLOTADOR	EL FABRICANTE	EL TALLER AUTORIZADO	LA AUTORIDAD AERONÁUTICA	
112	PARA ACTUAR COMO PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO SE REQUIERE:	C	SER GRADUADO DE UNA ESCUELA DE AVIACIÓN CIVIL	HABER APROBADO UN CURSO EN UNA LÍNEA AÉREA	SER TITULAR DE LA LICENCIA CORRESPONDIENTE	SER GRADUADO DE UNA ESCUELA DE AVIACIÓN MILITAR	
113	¿POR QUÉ LAS MANGUERAS, DEBEN INSTALARSE HOLGADAMENTE?	C	SE CONTRAEN EN LARGO Y ANCHO (DIÁMETRO)	SE EXPANDEN EN LARGO Y DIÁMETRO	SE CONTRAEN EN LARGO Y SE EXPANDEN EN DIÁMETRO	SE EXPANDEN EN LARGO Y SE CONTRAEN EN DIÁMETRO	
114	NINGUNA AERONAVE CIVIL, PUEDE REALIZAR VUELO SIN:	A	EL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD	AUTORIZACIÓN DEL PROPIETARIO	AUTORIZACIÓN DEL EXPLOTADOR	EL PERMISO DEL TALLER AUTORIZADO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
115	LAS AERONAVES TIENEN LA NACIONALIDAD DEL ESTADO EN QUE ESTÁN MATRICULADAS, Y PODRÁN:	C	VOLAR TEMPORALMENTE SIN MATRÍCULA	TENER MATRÍCULA VENEZOLANA Y DE OTRO PAÍS AL MISMO TIEMPO	TENER UNA SOLA MATRÍCULA	TENER DOS MATRÍCULAS VENEZOLANAS	
116	LOS HIDRO-AVIONES Y AERONAVES ANFIBIAS, MIENTRAS DESCANSEN O DESLICEN SOBRE EL AGUA O SEAN REMOLCADOS EN ESTA, DEBERÁN CUMPLIR CON:	B	SOLO CON LAS DISPOSICIONES DE TRANSITO AÉREO	LEYES Y REGLAMENTOS DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA	LAS DISPOSICIONES DEL PROPIETARIO O EXPLOTADOR	SOLO CON EL REGLAMENTO DEL AIRE	
117	¿QUIÉN PUEDE SUSPENDER TOTAL O PARCIALMENTE, LAS ACTIVIDADES AÉREAS EN LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA?	D	LA AUTORIDAD AERONÁUTICA	LA O.A.C.I.	LA F.A.A.	EL EJECUTIVO NACIONAL	
118	LAS AERONAVES VENEZOLANAS, SE CLASIFICAN EN:	A	AERONAVES DEL ESTADO Y AERONAVES CIVILES	AERONAVES CIVILES Y MILITARES	AERONAVES COMERCIALES Y PRIVADAS	AERONAVES DE TRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS	
119	LAS AERONAVES VENEZOLANAS DE SERVICIO PÚBLICO O DE SERVICIO PRIVADO, SE CONSIDERAN:	C	AERONAVES MILITARES	AERONAVES DEL ESTADO	AERONAVES CIVILES	AERONAVES COMERCIALES	
120	EL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO VENEZOLANO, DEBERÁ RENOVAR LA ACTUALIZACIÓN DE SU LICENCIA:	B	A SU VENCIMIENTO	30 DÍAS ANTES DE SU VENCIMIENTO	10 DÍAS ANTES DE SU VENCIMIENTO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
121	EL ORGANISMO QUE EJERCE EL CONTROL DE LA MATRICULACIÓN DE LAS AERONAVES EN NUESTRO PAÍS SE LLAMA:	B	ADMISIÓN DE CONTROL DE MATRÍCULA	REGISTRO AÉREO DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA	CONTROL DE LA SOLVENCIA DE DERECHO AERONÁUTICO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
122	¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES CONVENIOS, HABLA DE LAS LIBERTADES DEL AIRE?	C	LA CONVENCIÓN RELATIVA A LA AVIACIÓN CIVIL	EL ACUERDO INTERINO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL	EL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL	EL CONVENIO PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
123	LOS AERÓDROMOS CIVILES, PUEDEN SER:	B	DE SERVICIO INTERNO, O EXTERNO	DE SERVICIO PÚBLICO, O PRIVADO	DE SERVICIO REGULAR O NO REGULAR	DE TRANSPORTE NACIONAL, O INTERNACIONAL	
124	LAS AERONAVES VENEZOLANAS, PODRÁN POSEER:	B	MAS DE UNA NACIONALIDAD	SOLO UNA NACIONALIDAD	DEPENDIENDO DE LOS CONVENIOS MILITARES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
125	EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL, SE CLASIFICA EN:	C	VENEZOLANO NO REGULAR	VENEZOLANO REGULAR	VENEZOLANO Y EXTRANJERO, REGULAR Y NO REGULAR	VENEZOLANO Y EXTRANJERO, REGULAR COMERCIAL	
126	TODA AERONAVE DESTINADA A UN SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE, ESTARÁ BAJO EL MANDO DE:	B	LA TRIPULACIÓN DE VUELO	EL CAPITÁN	EL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO	EL PROPIETARIO DE LA EMPRESA	
127	¿QUÉ SE CONOCE COMO ENVERGADURA DEL ALA?	B	LA DISTANCIA ENTRE LAS RUEDAS PRINCIPALES DEL TREN DE ATERRIZAJE	LA DISTANCIA DE EXTREMO A EXTREMO DEL ALA	EQUIVALE AL EJE VERTICAL	EQUIVALE AL EJE LONGITUDINAL	
128	EL ALERÓN, ES UNA SUPERFICIE UBICADA EN EL BORDE DE FUGA DE:	C	EL FLAP	EL TIMÓN DIRECCIONAL	EL ALA	EL EMPENAJE	
129	EL INTRADÓS DE UN ALA ES:	D	EL BORDE DE ATAQUE	EL BORDE DE SALIDA	LA SUPERFICIE SUPERIOR	LA SUPERFICIE INFERIOR	
130	EL MOVIMIENTO ALREDEDOR DEL EJE LATERAL, SE DENOMINA:	B	BALANCEO, Y ES CONTROLADO CON LOS ALERONES	CABECEO, Y ES CONTROLADO CON EL TIMÓN DE PROFUNDIDAD	GUIÑADA, Y ES CONTROLADO CON EL RUDDER	GUIÑADA, Y ES CONTROLADO CON LOS ALERONES	
131	EL ÁNGULO EXISTENTE ENTRE LA CUERDA DEL ALA Y EL VIENTO RELATIVO, SE DENOMINA:	D	ÁNGULO DIEDRO	ÁNGULO DE INCIDENCIA	ÁNGULO DE ASCENSO	ÁNGULO DE ATAQUE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
132	EL TIPO DE FABRICACIÓN MAS COMÚNMENTE UTILIZADO EN LA CONSTRUCCIÓN DE LAS AERONAVES, ES:	B	MONOCOQUE	SEMI-MONOCOQUE	ARMADA	COMPUESTA	
133	LOS TIPOS DE RESISTENCIA SON:	A	PARÁSITA E INDUCIDA	PARÁSITA Y FORMA	PARÁSITA E INTERFERENCIA	INDUCIDA Y AVANCE	
134	LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA DEL AVIÓN, SE PUEDE VER AFECTADA POR:	D	LA UBICACIÓN DEL CENTRO DE GRAVEDAD	EL PESO TOTAL DEL AVIÓN	EL USO DE LOS FLAP	TODAS LAS MENCIONADAS	
135	PARA MOVER EL AVIÓN ALREDEDOR DEL EJE LONGITUDINAL, SE DEBE ACCIONAR:	A	LOS ALERONES	EL TIMÓN DE DIRECCIÓN	EL TIMÓN DE PROFUNDIDAD	LOS FLAPS	
136	EL PUNTO DONDE SE CONCENTRAN LAS FUERZAS DE SUSTENTACIÓN QUE ACTÚAN EN UN PLANO AERODINÁMICO , SE CONOCE COMO:	D	SUSTENTACIÓN Y TRACCIÓN	PUNTO O CENTRO DE ROTACIÓN	CENTRO DE GRAVEDAD	CENTRO DE PRESIÓN	
137	CUANDO AUMENTAMOS EL PESO BRUTO DE UNA AERONAVE, LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA:	C	SE MANTIENE IGUAL	DISMINUYE	AUMENTARÁ	AUMENTARÁ 50% DE VS.	
138	EN UN PERFIL AERODINÁMICO MOVIÉNDOSE EN UNA MASA DE AIRE, SE Oponen LAS FUERZAS DE:	B	SUSTENTACIÓN Y RESISTENCIA	PESO Y SUSTENTACIÓN	RESISTENCIA Y GRAVEDAD	CENTRO DE GRAVEDAD	
139	PARA QUE UN AVIÓN PUEDA VOLAR, SE REQUIERE QUE SE EQUILIBREN LAS SIGUIENTES FUERZAS:	C	TRACCIÓN, CON GRAVEDAD, Y PESO CON SUSTENTACIÓN	TRACCIÓN, RESISTENCIA, PESO Y GRAVEDAD POR IGUAL	TRACCIÓN CON RESISTENCIA, Y PESO CON SUSTENTACIÓN	POTENCIA CON TRACCIÓN, Y GRAVEDAD CON PESO	
140	EL ÁNGULO DE INCIDENCIA, ES EL ÁNGULO FORMADO ENTRE:	B	LA CUERDA DEL ALA Y EL VIENTO RELATIVO	LA CUERDA DEL ALA Y EL EJE LONGITUDINAL	LA CUERDA EN EL ENCASTRE Y LA CUERDA EN LA PUNTA DEL ALA	LA CUERDA DEL ALA Y EL EJE DE TRACCIÓN	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
141	SEGÚN BERNOULLI, TODO AUMENTO DE VELOCIDAD IMPLICA:	D	AUMENTO DE TEMPERATURA	AUMENTO DE PRESIÓN	PRESIÓN INVARIABLE	DISMINUCIÓN DE PRESIÓN	
142	¿QUÉ ES AERODINÁMICA?	C	ES LA CIENCIA QUE ESTUDIA EL COMPORTAMIENTO DE LAS MASAS DE AIRE Y LAS CURVATURAS DEL AVIÓN	ES LA CIENCIA QUE ESTUDIA EL COMPORTAMIENTO DE UN CUERPO CON RELACIÓN A LAS MASAS DE AIRE EN MOVIMIENTO	ES LA CIENCIA QUE ESTUDIA EL COMPORTAMIENTO DE UN CUERPO Y DEL VIENTO RELATIVO	ES LA CIENCIA QUE ESTUDIA EL COMPORTAMIENTO DE UN PERFIL AERODINÁMICO Y EL VIENTO RELATIVO	
143	LA CARACTERÍSTICA DE UNA AERONAVE DE RETORNAR A SU POSICIÓN DE VUELO, CUANDO UNA FUERZA HA CAMBIADO SU LÍNEA DE VUELO, SE DENOMINA:	D	ESTABILIDAD NEUTRA	INESTABILIDAD	ESTABILIDAD NEGATIVA	ESTABILIDAD POSITIVA	
144	¿QUÉ ES EL ÁNGULO DE PALA?	A	ES EL ÁNGULO AGUDO ENTRE UNA CUERDA DE LA PALA DE UNA HÉLICE, Y EL PLANO EN EL CUAL GIRA	ES EL ÁNGULO GRAVE ENTRE LA CUERDA DEL PERFIL Y LA CUERDA DEL PLANO DE LA HÉLICE	ES LA RELACIÓN DE PALAS EN UNA HÉLICE DE PASO VARIABLE	ES LA RELACIÓN QUE EXISTE ENTRE LAS DIFERENTES CUERDAS DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE	
145	¿CUÁLES SON LOS SISTEMAS DE CONTROL DEL VUELO PRIMARIOS, ESENCIALES PARA EL CONTROL DEL AVIÓN?	D	ELEVADOR, ALERÓN, FLAP	ELEVADOR, FLAP, ALETA COMPRESORA	TIMÓN, FLAP, ELEVADOR	ELEVADOR, ALERÓN, TIMÓN	
146	EL TIMÓN DE DIRECCIÓN Y EL ESTABILIZADOR VERTICAL, FORMAN UN CONJUNTO QUE FACILITA EL GIRO Y CONTROL SOBRE EL EJE:	B	LONGITUDINAL	VERTICAL	HORIZONTAL	LATERAL	
147	EL CICLO QUE MANTIENE EN FUNCIONAMIENTO UN MOTOR A PISTÓN, DE CUATRO TIEMPOS ES EL DE:	A	OTTO	CARNOT	BRYTON	WRIGHT	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
148	LA RAZÓN POR LA CUAL UN CILINDRO POSEE DOS BUJÍAS ES:	D	POR SI FALLA LA CORRIENTE DE UNA DE LAS BUJÍAS	POR SI FALLA UNA BUJÍA	PARA MEJOR ENCENDIDO DE LA MEZCLA	TODAS LAS MENCIONADAS	
149	LAS SECCIONES MAYORES, DE UN MOTOR A TURBINA SON:	B	ENTRADA DE AIRE, DIFUSOR, COMBUSTIÓN, TURBINA, Y ESCAPE	ENTRADA DE AIRE, COMPRESOR, COMBUSTIÓN, TURBINA, Y ESCAPE	COMPRESOR, TURBINA, COMBUSTIÓN, POS-QUEMADOR, Y ESCAPE	COMPRESOR, COMBUSTIÓN, TURBINA, ESCAPE, Y REVERSIBLE	
150	LA HÉLICE QUE EL PILOTO PUEDE CONTROLAR A VOLUNTAD DESDE LA CABINA, SE LLAMA:	C	HÉLICE DE PASO FIJO	HÉLICE DE PASO REGULABLE	HÉLICE DE PASO VARIABLE	HÉLICE DE PASO AUTOMÁTICO	
151	LA FORMACIÓN DE HIELO EN EL CARBURADOR, EN CASO DE OCURRIR PODRÍA SEGURAMENTE CAUSAR:	B	BAJA POTENCIA POR EFECTO DE DENSIDAD	PERDIDA DE POTENCIA, Y POSIBLE APAGADO DEL MOTOR	BAJO RENDIMIENTO DE LA HÉLICE	BAJA TEMPERATURA DEL MOTOR	
152	EN MOTORES RECÍPROCOS: LA MEZCLA SE ENCIENDE EN LOS CILINDROS, POR EFECTO DE:	D	LA COMPRESIÓN	LA CHISPA DE LAS BUJÍAS	LOS PUNTOS CRÍTICOS DE PRESIÓN Y TEMPERATURA	TODAS LAS ANTERIORES	
153	EL PROPÓSITO DEL CARBURADOR, ES DOSIFICAR EL COMBUSTIBLE EN FUNCIÓN DE LA MASA DE AIRE QUE FLUYE POR SU VENTURI, ESTA ES:	B	DE ACUERDO AL VOLUMEN DEL AIRE	DE ACUERDO A LA DENSIDAD O PESO DEL AIRE	DE ACUERDO A LA GASOLINA DISPONIBLE	DE ACUERDO AL OCTANAJE DE LA GASOLINA	
154	LAS BOMBAS SUMERGIDAS EN LOS TANQUES, SON PARTE DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE DE AVIONES EQUIPADOS CON MOTORES TURBO-ALIMENTADOS, PARA:	A	ASEGURAR EL FLUJO DE COMBUSTIBLE, CUANDO LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA ES BAJA	TRANSFERIR COMBUSTIBLE PARA BALANCEAR EL PESO	OPERAR LA ALIMENTACIÓN CRUZADA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
155	EL ACEITE QUE CIRCULA A TRAVÉS DE UN MOTOR A PISTÓN PARA AVIACIÓN, GENERALMENTE ES ENFRIADO POR MEDIO DE UN INTERCAMBIO DE CALOR DEL TIPO:	A	AIRE / ACEITE	AGUA / ACEITE	GASOLINA / ACEITE	ACEITE / ACEITE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
156	LAS PARTES BÁSICAS, DE UN MOTOR A REACCIÓN SON:	C	COMPRESOR, CÁMARA DE COMBUSTIÓN, TURBINA, Y ACCESORIOS	ENTRADA DE AIRE, FAN, COMPRESOR, TURBINA, ESCAPE, Y ACCESORIOS	ENTRADA DE AIRE, COMPRESOR, CÁMARA DE COMBUSTIÓN, TURBINA, ESCAPE, Y ACCESORIOS.	COMPRESOR, CÁMARA DE COMBUSTIÓN, TURBINA, ESCAPE, Y ACCESORIOS.	
157	¿CUÁLES SON LOS TIPOS DE LUBRICANTES MÁS USADOS EN LA AVIACIÓN?	C	ACEITES MINERALES Y VEGETALES	ACEITES VEGETALES Y SINTÉTICOS	ACEITES MINERALES Y SINTÉTICOS	ACEITES DE BAJA /ALTA DENSIDAD	
158	¿QUÉ CAMBIO OCURRE EN LA MEZCLA AIRE/COMBUSTIBLE, CUANDO SE UTILIZA EL CALENTADOR DEL CARBURADOR:	A	LA MEZCLA AIRE/COMBUSTIBLE, SE VUELVE MAS POBRE	ENTRARÁ MAS AIRE AL CARBURADOR	NO AFECTA LA MEZCLA AIRE/COMBUSTIBLE	LA MEZCLA AIRE/COMBUSTIBLE, SE VUELVE MAS RICA	
159	LA HÉLICE, PRODUCE PROPULSIÓN MEDIANTE:	D	LA ACELERACIÓN RELATIVAMENTE PEQUEÑA DE UNA MASA DE AIRE RELATIVAMENTE GRANDE	POR DIFERENCIAS DE PRESIÓN EN EL AIRE, AL FRENTE DE LAS PALAS Y POR DETRÁS DE ELLAS.	POR LA ACCIÓN DEL TORQUE PROVISTO POR EL MOTOR	A Y B SON CORRECTAS	
160	EL SISTEMA DE ENCENDIDO, EN MOTORES CONVENCIONALES USADOS EN AVIACIÓN:	A	TIENEN DOS MAGNETOS, Y DOBLE BUJÍA POR CILINDRO	TIENEN UNA BUJÍA POR CILINDRO, Y ENCENDIDO POR ACCIÓN DE UNA BOBINA	DEPENDEN DEL SISTEMA ELÉCTRICO DEL AVIÓN, Y NO FUNCIONAN CUANDO FALLA LA BATERÍA	SE PUEDEN APRECIAR MEDIANTE LA LECTURA DEL AMPERÍMETRO	
161	AL CHEQUEAR EL COMBUSTIBLE POR CONTAMINACIÓN, ANTES DEL VUELO:	A	SE DEBE DRENAR COMBUSTIBLE, MEDIANTE LAS VÁLVULAS DE DRENAJE	SE DEBE OBSERVAR EL COMBUSTIBLE, POR LAS VÁLVULAS DE LLENADO, Y CHEQUEAR QUE NO EXISTA ROCÍO EN LAS PAREDES DE LOS TANQUES.	SE DEBE COLOCAR LA VÁLVULA SELECTORA EN "ON" Y LUEGO EN "OFF" VERIFICANDO LAS VÁLVULAS DE COMBUSTIBLE.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
162	LOS MAGNETOS, SON UTILIZADOS EN LOS MOTORES RECÍPROCOS PARA PRODUCIR LO SIGUIENTE:	D	LA ENERGÍA ELÉCTRICA DEL AVIÓN	LA ENERGÍA QUE VA A LAS BUJÍAS	LA CORRIENTE ALTERNA PARA EL ARRANQUE	LA ENERGÍA ELÉCTRICA QUE VA A LAS BUJÍAS	
163	LOS INSTRUMENTOS DE TEMPERATURA DE ACEITE Y CABEZA DE CILINDRO, SIRVEN PARA INDICAR:	C	EL RENDIMIENTO DEL MOTOR	LOS CAMBIOS DE TEMPERATURA DEL MOTOR	EL FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR	LAS R.P.M. DEL MOTOR	
164	EL MOTOR RECÍPROCO PIERDE EFICIENCIA MECÁNICA PARA IMPULSAR LA HÉLICE, PORQUE EL CIGÜEÑAL TIENE QUE:	A	MOVER LOS ENGRANAJES Y ACCESORIOS	MOVER LOS BALANCINES Y LAS VÁLVULAS	MOVER LOS PISTONES EN LAS CARRERAS QUE NO SEAN DE POTENCIA	TODAS LAS ANTERIORES	
165	EN UN MOTOR DE INYECCIÓN DIRECTA, LAS VENTAJAS SON:	C	LA FORMACIÓN DE HIELO ES IMPROBABLE	MENOR POSIBILIDAD DE DETONACIÓN AL EXISTIR MEJOR DISTRIBUCIÓN DEL COMBUSTIBLE	A Y B SON CORRECTAS	TODAS SON CORRECTAS	
166	ENTRE LOS MÉTODOS BÁSICOS PARA EL CÁLCULO DEL PESO Y BALANCE EN AERONAVES, TENEMOS:	B	MÉTODO TABULAR Y GRÁFICO	MÉTODO TABULAR, GRÁFICO Y MATEMÁTICO	MÉTODO TABULAR, GRÁFICO Y COMPUTACIONAL	MÉTODO TABULAR, GRÁFICO Y CÁLCULO	
167	ENTRE LAS CONSECUENCIAS DERIVADAS DEL SOBRECARGADO DE UN AVIÓN, TENEMOS QUE:	C	DISMINUYE LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA	NO AFECTA EL PERFORMANCE DEL AVIÓN	DISMINUYE LA RATA DEL ASCENSO	DISMINUYE LA VELOCIDAD DE DESPEGUE	
168	EL CENTRO DE GRAVEDAD DE UN AVIÓN, VIENE DADO NORMALMENTE EN:	B	KILOGRAMOS POR CENTÍMETROS CUADRADOS	PORCENTAJE DE LA CUERDA MEDIA AERODINÁMICA	LIBRAS POR PULGADAS CUADRADAS	PORCENTAJE DE LA LÍNEA DE REFERENCIA	
169	LA LÍNEA DE REFERENCIA QUE SUELE EMPLEARSE PARA FIJAR LA DISTANCIA HORIZONTAL DE CUALQUIER ELEMENTO DEL AVIÓN, SE DENOMINA:	C	ESTACIÓN	M.A.C.	DATUM	LÍNEA DE ÁREA AERODINÁMICA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
170	LA ECUACIÓN DE MOMENTO, VIENE DEFINIDA DE LA SIGUIENTE MANERA:	D	MOMENTO = PESO X VELOCIDAD	MOMENTO = TORQUE X BRAZO	MOMENTO = PESO X TIEMPO	MOMENTO = PESO X BRAZO	
171	LA CARGA ÚTIL DE UNA AERONAVE, ES:	A	LA DIFERENCIA ENTRE EL PESO MÁXIMO, Y EL PESO VACIO	LA DIFERENCIA ENTRE EL PESO NETO, Y EL PESO TOTAL	EL PESO AUTORIZADO DE LA AERONAVE, Y SU CARGA	EL PESO TOTAL DEL AVIÓN, MAS LOS TRIPULANTES	
172	LA INCORRECTA DISTRIBUCIÓN DE LA CARGA, PODRÍA AFECTAR LA SEGURIDAD DEL VUELO. DEBIDO A:	D	QUE AFECTA LA ESTABILIDAD DEL AVIÓN	QUE LA VELOCIDAD DE PERDIDA EN CARRERA DE DESPEGUE, AUMENTA PELIGROSAMENTE	QUE LA VELOCIDAD DE ATERRIZAJE, PODRÍA AFECTARSE PELIGROSAMENTE	TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS	
173	SE DEFINE COMO CENTRO DE GRAVEDAD:	A	EL PUNTO DONDE SE CONSIDERA CONCENTRADO TODO EL PESO DEL AVIÓN	EL PUNTO DONDE SE CONSIDERAN CONCENTRADOS TODOS LOS ESFUERZOS QUE ACTÚAN SOBRE EL AVIÓN	EL PUNTO DONDE SE CONSIDERAN CONCENTRADOS LAS RESULTANTES FUERZAS AERODINÁMICAS SOBRE EL AVIÓN.	TODAS SON CORRECTAS	
174	LA UBICACIÓN DE LA LÍNEA DE REFERENCIA, ES DETERMINADA POR:	C	LA AUTORIDAD AERONÁUTICA	EL DPTO. DE MANTENIMIENTO ENCARGADO DE PESAR EL AVIÓN	EL FABRICANTE DEL AVIÓN	A Y C SON CORRECTAS	
175	LOS INSTRUMENTOS, QUE SIRVEN PARA VERIFICAR LA ACTITUD EN VUELO DE UNA AERONAVE, SE CONOCEN COMO:	D	INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN	INSTRUMENTOS I.L.S.	INSTRUMENTOS GIROSCÓPICOS	INSTRUMENTOS DE VUELO	
176	EL ANEMÓMETRO, ES EL INSTRUMENTO QUE INDICA LA VELOCIDAD DE LA AERONAVE CON RESPECTO AL AIRE QUE LO RODEA; Y TRABAJA CON:	D	PRESIÓN DINÁMICA Y ATMOSFÉRICA	PRESIÓN ESTÁTICA Y BAROMÉTRICA	PRESIÓN ATMOSFÉRICA ESTÁTICA	PRESIÓN DINÁMICA DE IMPACTO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
177	¿SI SE DAÑA EL TUBO PITOT, QUE INSTRUMENTO DEJARÍA DE FUNCIONAR?	B	EL ALTÍMETRO	EL VELOCÍMETRO	EL VARIÓMETRO	TODAS LAS ANTERIORES	
178	CUANDO FALLA EL SISTEMA DE SUCCIÓN, EL ÚNICO INSTRUMENTO DE ACTITUD DE VUELO DISPONIBLE ES:	D	EL GIRO DIRECCIONAL	EL COORDINADOR DE VIRAJE	EL HORIZONTE ARTIFICIAL	EL VARIÓMETRO	
179	¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DE UN DEBOOSTER EN LOS SISTEMAS HIDRÁULICOS?	B	AUMENTA LA PRESIÓN DEL SISTEMA	DISMINUYE LA PRESIÓN DEL SISTEMA	DISMINUYE LA TEMPERATURA DEL LÍQUIDO HIDRÁULICO	AUMENTA LA TEMPERATURA DEL LÍQUIDO HIDRÁULICO	
180	EL PROPÓSITO DE LA DERIVACIÓN DE LA BOMBA DE COMBUSTIBLE, ES:	B	PERMITIR LA OPERACIÓN DE LA VÁLVULA DE DILUICIÓN DEL ACEITE	PERMITIR A LA PRESIÓN DE COMBUSTIBLE DE LA BOMBA BOOSTER, DESVIARSE (BY PASS) A LA BOMBA DEL MOTOR EN LOS ARRANQUES Y LAS OPERACIONES DE EMERGENCIA	PERMITIR QUE EL COMBUSTIBLE PRIMER, BYPASEE (DERIVE) LA BOMBA	TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS	
181	LA VAPORIZACIÓN DEL COMBUSTIBLE, DEBE SER ACOMPAÑADA DE:	B	UNA RÁPIDA OXIDACIÓN	UNA ABSORCIÓN DE CALOR	UN CAMBIO EN LA ESTRUCTURA MOLECULAR	UNA DISMINUCIÓN DE VOLUMEN	
182	LOS SISTEMAS DE COMBUSTIBLE, EN UNA AERONAVE DE USO ESTÁNDAR, DEBEN TENER:	B	UNA BOMBA DE COMBUSTIBLE IMPULSADA POR EL MOTOR Y UNA BOMBA BOOSTER POR CADA MOTOR	UN MEDIO POSITIVO DE CORTAR EL COMBUSTIBLE A TODOS LOS MOTORES	UN COMBUSTIBLE DE RESERVA QUE PUEDA SER SELECCIONADO POR LA TRIPULACIÓN, Y QUE PUEDA OPERAR TODOS LOS MOTORES POR 30 MINUTOS A POTENCIA METO.	UNA BOMBA BOOSTER POR CADA TANQUE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
183	¿POR DÓNDE SE DISIPA EL CALOR, PRODUCIDO POR LA ENERGÍA CINÉTICA TOTAL DE UN AVIÓN AL FRENAR?	B	POR EL FLUIDO DE RETORNO DEL SISTEMA HIDRÁULICO	POR EL SISTEMA DE FRENOS	POR EL INTERCAMBIADOR DE CALOR DEL SISTEMA HIDRÁULICO	EL CALOR PRODUCIDO ES INSIGNIFICANTE Y ES ABSORBIDO POR EL SISTEMA HIDRO-MECÁNICO DE FRENOS	
184	¿EN QUÉ SITIO DEL SISTEMA DE ADMISIÓN, SE INYECTA EL FLUIDO ANTI-HIELO?	A	EN EL FLUJO DE AIRE ANTES DEL CARBURADOR	EN EL ÁREA DE BAJA PRESIÓN, ANTES DE LA VÁLVULA MARIPOSA DEL CARBURADOR	EN EL VENTURI	EN LA LÍNEA DE COMBUSTIBLE	
185	SÍ SE SABE QUE LAS FUENTES DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE, NO ESTÁN CONTAMINADAS, ¿CUÁNDO DEBEN SER DRENADAS LAS TRAMPAS Y FILTROS DEL TANQUE DE COMBUSTIBLE?	B	A CADA 100 HORAS O INSPECCIÓN ANUAL...	DESPUÉS DE CADA SUMINISTRO	DESPUÉS DE CADA LLUVIA	DESPUÉS QUE EL AVIÓN HA VOLADO ENTRE NUBES	
186	EN UN CARBURADOR TIPO FLOTANTE, SI SE TAPA EL SANGRADO DE AIRE PRINCIPAL, ¿POR QUÉ SE ENRIQUECERÁ LA MEZCLA?	B	MENOS DE LA SUCCIÓN EFECTIVA, ACTUARÁ SOBRE EL COMBUSTIBLE	MÁS DE LA SUCCIÓN EFECTIVA, ACTUARÁ SOBRE EL COMBUSTIBLE	LA PRESIÓN EN LA CÁMARA DEL FLOTANTE, SE INCREMENTARÁ	LA PRESIÓN EN LA CÁMARA DEL FLOTANTE, DECRECERÁ	
187	¿QUÉ FUNCIÓN EJERCE EL CALENTADOR DE LOS PARABRISAS, EN UN AVIÓN QUE POSEA ESTE SISTEMA: (WINDOW HEAT)?	B	EVITAR LA FORMACIÓN DE HIELO EN LOS PARABRISAS FRONTALES	AUMENTAR LA ELASTICIDAD DEL VIDRIO, Y DARLE MAYOR RESISTENCIA CONTRA LOS IMPACTOS	MEJORAR LA TRANSPARENCIA	EVITAR EL HÁLO AL ATERRIZAR DE NOCHE, CON LUCES DE ATERRIZAJE OPERANDO	
188	¿DÓNDE ESTÁ LOCALIZADA LA VÁLVULA MARIPOSA, EN UN CARBURADOR DE TIPO FLOTANTE?	D	ENTRE EL VENTURI Y LA BOQUILLA PRINCIPAL DE DESCARGA	ANTES DEL VENTURI	ANTES DE LA BOQUILLA Y EL VENTURI	DESPUÉS DE LA BOQUILLA Y EL VENTURI	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
189	LA BOMBA DE COMBUSTIBLE IMPULSADA POR EL MOTOR, INCORPORA UN DIAFRAGMA EN LA VÁLVULA DE RELEVO:	C	PARA EVITAR LA FUGA DE COMBUSTIBLE	PARA DETERMINAR LA PRESIÓN DE SALIDA DE LA BOMBA BOOSTER	COMO UN MEDIO PARA COMPENSAR LOS CAMBIOS DE PRESIÓN ATMOSFÉRICA	PARA PERMITIR LA DESVIACIÓN DE LA PRESIÓN DE LA BOMBA BOOSTER A TRAVÉS DE LA BOMBA IMPULSADA POR EL MOTOR DURANTE EL ARRANQUE	
190	¿QUÉ DEFINE EL CONCEPTO "OCTANAJE DE UN COMBUSTIBLE?"	C	ES LA DENSIDAD DEL MISMO, A UNA TEMPERATURA DETERMINADA	ES LA ENERGÍA CALÓRICA DEL COMBUSTIBLE	ES LA CAPACIDAD ANTI-DETONANTE DEL MISMO	ES LA MEZCLA DE SUS COMPONENTES	
191	¿QUÉ ES RELACIÓN O ÍNDICE DE COMPRESIÓN?	C	LA DEPRESIÓN QUE SE PRODUCE EN EL CILINDRO AL DESPLAZARSE HACIA EL PUNTO MUERTO INFERIOR (PMI), DESPUÉS DEL CICLO DE EXPLOSIÓN.	ES LA PRESIÓN EN LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN, EN EL CICLO DE COMPRESIÓN, CON EL PISTÓN EN TOTAL P.M.S (PUNTO MUERTO SUPERIOR.	ES EL RESULTADO DE LA DIVISIÓN DE: VOLUMEN TOTAL DEL CILINDRO, MÁS: VOLUMEN DE LA CÁMARA DE COMPRESIÓN; ENTRE: EL VOLUMEN DE LA CÁMARA DE COMPRESIÓN.	ES LA PRESIÓN SOPORTADA POR LA CABEZA DEL PISTÓN AL EXPLOTAR LA MEZCLA, AIRE- COMBUSTIBLE.	
192	LA FUNCIÓN DEL SEPARADOR DE VAPOR EN UN CARBURADOR DE PRESIÓN, ES SANGRAR EL AIRE O VAPOR ATRAPADO ANTES DE QUE PASE A LA SECCIÓN DE DOSIFICACIÓN, PARA EVITAR:	D	UNA CONTINUA ALTA RATA DE FLUJO, DE REGRESO A LOS TANQUES PRINCIPALES.	UNA ALTA RATA DE FLUJO, DEBIDO A UNA EXCESIVA PRESIÓN DOSIFICADA	QUE EL COMBUSTIBLE RETORNE CONTINUAMENTE A LA ENTRADA DE LA BOMBA DEL MOTOR	UNA OPERACIÓN ERRÁTICA DEL MOTOR ,TRATÁNDOSE DE APAGAR ,Y CON CONTRA-EXPLOSIONES	
193	SÍ UN MOTOR TIENE LA LÍNEA DEL CEBADOR FUGANDO, ESTO CAUSARÁ :	B	MEZCLA RICA A ALTAS RPM	MEZCLA POBRE EN MÍNIMO	CONTRA EXPLOSIONES	CONSUMO EXCESIVO DE COMBUSTIBLE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
194	SÍ LA PRESIÓN DEL COMBUSTIBLE EN LA CÁMARA " C " DE UN CARBURADOR A PRESIÓN, SE INCREMENTA SIN CAMBIAR EL AJUSTE DEL ACELERADOR , LA PRESIÓN EN:	C	LA CÁMARA "B", SE INCREMENTARÁ	LA CÁMARA "B", DECRECERÁ	LA PRESIÓN EN LA CÁMARA "D", SE INCREMENTARÁ EN LA MISMA PROPORCIÓN	LA PRESIÓN EN LA CÁMARA "D", DECRECERÁ EN LA MISMA CANTIDAD	
195	SÍ UNA BOQUILLA LARGA, Y UNA BOQUILLA PEQUEÑA SON INSTALADAS EN PARALELO, EN UN CARBURADOR ¿CUÁL DE ELLAS TENDRÁ A TRAVÉS DE ELLA LA DIFERENCIA DE PRESIÓN MAS GRANDE?	C	LA BOQUILLA MAS PEQUEÑA, PORQUÉ TIENE EL INCREMENTO MAS GRANDE DE VELOCIDAD	LA BOQUILLA MAS GRANDE, PORQUÉ TIENE LA CANTIDAD MAS GRANDE DE FLUJO Y , EN CONSECUENCIA, LA MAYOR CAÍDA DE PRESIÓN	AMBAS TENDRÁN LA MISMA, PORQUÉ LAS BOQUILLAS EN PARALELO TIENEN EL MISMO DIFERENCIAL DE PRESIÓN PARA TODOS LOS TAMAÑOS	DEPENDERÁ DE LA RATA DE FLUJO	
196	¿A QUÉ UNIDAD DE UN CARBURADOR DE PRESIÓN, ESTÁ CONECTADO EL DIAFRAGMA DOBLE DE LA BOMBA DE ACELERACIÓN	D	AL VARILLAJE DEL ACELERADOR	AL VARILLAJE DEL CONTROL DE MEZCLA Y AL DEL CARBURADOR	A LA VÁLVULA MARIPOSA DEL CARBURADOR	LA BOMBA ES OPERADA AUTOMÁTICAMENTE POR VACIO, SIN NINGUNA CONEXIÓN MECÁNICA	
197	¿CUÁL ES, EL INSTRUMENTO QUE SE USA PARA MEDIR CON PRECISIÓN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE?	D	EL MEDIDOR DE CANTIDAD DE COMBUSTIBLE	EL MEDIDOR DE PRESIÓN DE COMBUSTIBLE	UN MANÓMETRO DE DENSIDAD	EL MEDIDOR DE FLUJO F/F	
198	LA PRESIÓN DE ADMISIÓN ES REQUERIDA PARA PRODUCIR UNA POTENCIA Y R.P.M. DETERMINADAS, CUANDO EL MOTOR ES OPERADO A LA ÓPTIMA POTENCIA. ¿CUÁL ES LA MEJOR RELACIÓN COMBUSTIBLE-AIRE?	A	.074 A.080	.062 A.074	.087 A .110	.062 A.067	
199	¿QUÉ OTRO NOMBRE SUELE RECIBIR LA SUPERFICIE INFERIOR DE UN PERFIL AERODINÁMICA?	D	ESPIGA	EXTRADO	INTRADÓS		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
200	EL PROPÓSITO DE LA VÁLVULA DE ENRIQUECIMIENTO, EN UN CARBURADOR DE PRESIÓN ES:	B	DISMINUIR LA RELACIÓN DE COMBUSTIBLE-AIRE, CUANDO EL MOTOR ES OPERADO EN EL RANGO DE POTENCIA DE CRUCERO	DISMINUIR EL FLUJO DE COMBUSTIBLE, CUANDO LA MÁQUINA ES OPERADA EN EL RANGO DE POTENCIA DE CRUCERO	DISMINUIR LA RELACIÓN COMBUSTIBLE-AIRE, A POTENCIA ÓPTIMA CUANDO SE UTILIZA INYECCIÓN DE AGUA	SUMINISTRAR COMBUSTIBLE ADICIONAL, PARA LA OPERACIÓN EN ALTA POTENCIA	
201	DECIMOS QUE EL FUSELAJE ES LA PARTE PRINCIPAL DEL AVIÓN PORQUÉ:	A	EL RESTO DE LOS COMPONENTES SE UNEN A EL.	LAS CARGAS EN TIERRA Y VUELO SON SOPORTADAS POR EL.	EL RECUBRIMIENTO EXTERNO NO AÑADE RESISTENCIA ESTRUCTURAL AL CONJUNTO.		
202	EL ULTRASONIDO ES USADO PARA DETECTAR:	A	DISCONTINUIDADES INTERNAS	DISCONTINUIDADES SUPERFICIALES	CONTINUIDADES EXTERNAS		
203	LAS PIEZAS DE ACERO QUE SE VAYAN A SOLDAR, ¿DEBERÁN LIMPIARSE PREVIAMENTE CON UNA ESCOBILLA DE LATÓN O BRONCE?	B	CIERTO	FALSO			
204	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE EL EJE LONGITUDINAL Y LA LÍNEA DEL BORDE DE ATAQUE SE DENOMINA:	C	ÁNGULO DIEDRO	ÁNGULO DE INCIDENCIA	ÁNGULO DE FLECHA		
205	¿QUÉ ES UN CIRCUIT BREAKER?	A	UN INTERRUPTOR AUTOMÁTICO PARA PROTEGER UN CIRCUITO	UN INTERRUPTOR TRIFÁSICO PARA LA HUMEDAD	UNA UNIDAD DE FRECUENCIA		
206	UN SISTEMA ANTIDESLIZANTE (ANTI - SKID) ES:	B	UN SISTEMA MECÁNICO	UN SISTEMA ELECTROHIDRÁULICO	UN SISTEMA ELÉCTRICO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
207	LOS N.D.T, SE USAN SOLO PARA UBICAR DISCONTINUIDADES ABIERTAS A LA SUPERFICIE:	B	CIERTO	FALSO			
208	¿A QUÉ SE REFIERE LA PRIMERA LEY DE NEWTON?	C	ACELERACIÓN DE GRAVEDAD	LA ATRACCIÓN DE LAS MASAS ES DIRECTAMENTE PROPORCIONAL A SU VALOR E INVERSAMENTE PROPORCIONAL AL CUADRADO DE LAS DISTANCIAS QUE LAS SEPARAN	LEY DE INERCIA		
209	¿LOS REMACHES CHERRY LOCK SON USADOS EN ESPACIOS DE DIFÍCIL ACCESO?	A	CIERTO	FALSO			
210	TODOS LOS REMACHES DE CABEZA EMERGENTE (REDONDA, PARAGUA Y CUADRADA) PUEDEN SER SUSTITUIDOS POR REMACHES DE CABEZA AN470?	A	CIERTO	FALSO			
211	¿DEBERÁN LIMPIARSE PREVIAMENTE CON UNA ESCOBILLA DE LATÓN O BRONCE LAS PIEZAS DE ACERO QUE SE VAYAN A SOLDAR?	B	CIERTO	FALSO			
212	CUAL ES LA TEMPERATURA DE LA LLAMA DEL OXI-ACETILENO?	A	6000° F	3000° F	60° F		
213	¿LAS SIGLAS MS DE LOS REMACHES A QUE REFIEREN?	B	US NAVI	MILITAR ESTÁNDAR			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
214	LA RESISTENCIA QUE DISMINUYE INVERSAMENTE PROPORCIONAL A LA TEMPERATURA ES:	C	RESISTENCIA INDUCTIVA	RESISTENCIA TÉRMICA NEGATIVA	TERMISTOR		
215	EN UN PROCEDIMIENTO DE REGLAJE DE UNA SUPERFICIE DE CONTROL ACCIONADA POR GUAYAS, SE PROCEDERÁ AL CHEQUEO DE LA TENSIÓN DE LA MISMA USANDO:	A	TENSIÓMETRO, ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE Y TOMANDO EN CUENTA LA TEMPERATURA AMBIENTE	UN DINAMÓMETRO, ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE Y LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA DEL CAMPO	USANDO SOLAMENTE EL DINAMÓMETRO		
216	CUÁNDO SE UTILIZA UN INCLINÓMETRO PARA MEDIR EL RECORRIDO DE LOS ALERONES, SE DEBE AJUSTAR EN CERO CUANDO:	D	EL ALERÓN ESTA EN POSICIÓN TODO ARRIBA	EL ALERÓN ESTA EN POSICIÓN MÁXIMA ABAJO	NO TIENE IMPORTANCIA	EL ALERÓN EN POSICIÓN NEUTRA	
217	LOS TIPOS DE FLUIDOS MAS CONOCIDOS PARA LOS SISTEMAS HIDRÁULICOS SON:	C	FLUIDOS DE ORIGEN ORGÁNICO	FLUIDOS DE ORIGEN GASEOSO	LÍQUIDOS DE ORIGEN MINERAL, QUÍMICO		
218	EL SKYDROL ES UN FLUIDO HIDRÁULICO DE ORIGEN SINTÉTICO (QUÍMICO), SU PRINCIPAL VENTAJA ES:	C	SU TEMPERATURA DE EBULLICIÓN ES DE ALTO VALOR CALÓRICO	SU VISCOSIDAD ES VARIABLE CON EL EFECTO DEL CALOR	SU PUNTO DE INFLAMACIÓN ES DE ALTO VALOR CALÓRICO		
219	LAS HÉLICES QUE PUEDEN VARIAR SU PASO SE LES LLAMA:	B	HÉLICE DE PASO DISTINTO	HÉLICE DE PASO VARIABLE	HÉLICE MÓVIL	HÉLICE CAMBIANTE	
220	LA CURVATURA QUE PRESENTA UNA HÉLICE A LO LARGO DE SU ENVERGADURA SE CONOCE COMO	A	TORSIÓN	DOBLES	TORQUE	PAR	
221	LAS HÉLICES QUE SON COLOCADAS EN LA PARTE DETRÁS DEL FUSELAJE SE CONOCE COMO	C	HÉLICE DE PASO VARIABLE	HÉLICE DE PASO FIJO	HÉLICE DE EMPUJE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
222	LA DISPOSICIÓN DEL TREN DE ATERRIZAJE, TREN PRINCIPAL Y TREN DE NARIZ SE CONOCE COMO	A	TREN TRICICLO	TREN DE PATÍN DE COLA	TREN BICICLETA	TREN MOTO PROPULSADO	
223	COMO SE LE LLAMA A LA TURBULENCIA GENERADA EN LA PUNTA DE LAS ALAS:	B	REMOLINOS ALARES	VÓRTICE	FLUJO TURBULENTO	FLUJO POCO LAMINAR	
224	EN QUE CARA DE LAS PALAS DE LAS HÉLICES EXISTE MENOR PRESIÓN CUANDO ESTA GIRANDO	A	EN LA CARA DELANTERA	EN LA CARA TRASERA	NO EXISTE DIFERENCIA DE PRESIÓN EN NINGUNA CARA DE NINGUNA HÉLICE	EN LA RAÍZ DE LA PALA	
225	DE QUE TIPO PUEDEN SER LAS HÉLICES DE VELOCIDAD CONSTANTE PARA AERONAVES LIVIANAS	C	SIN POSICIÓN BANDERA, CON POSICIÓN BANDERA, REVERSIBLE	DE MADERA, METÁLICAS, MIXTAS	SIN POSICIÓN BANDERA, REVERSIBLES, METÁLICAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
226	EL TIEMPO DE ABERTURA DE LAS VÁLVULAS SE MIDE EN GRADOS DE	B	GIRO DEL CIGÜEÑAL	RECORRIDO DEL PISTÓN	GIRO DE LA HÉLICE	NINGUNA	
227	LOS ELEVADORES SE MUEVEN DE MANERA SIMULTANEA PERO DE MANERA OPUESTA	B	FALSO	CIERTO			
228	EL INDICADOR DE RPM MUESTRA LA CANTIDAD DE VUELTAS QUE REALIZA EL EJE DEL MOTOR:	A	CIERTO	FALSO			
229	LA LUZ ENCENDIDA DEL ALTERNADOR EN EL TABLERO DE LA CABINA INDICA	A	QUE EL CONSUMO DE ENERGÍA ES DE LA BATERÍA	PARA ILUMINAR LA CABINA	FORMA PARTE DE LA ILUMINACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
230	LOS DOS TIPOS GENERALES DE FUSELAJE SE LLAMAN:	B	ARMAZÓN Y MONOCOQUE	MONOCOQUE Y SEMI-MONOCOQUE	ARMAZÓN Y SEMI-MONOCOQUE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
231	CUALES SON LAS ALEACIONES USADAS PRINCIPALMENTE EN UN FUSELAJE DE TIPO SEMI-MONOCOQUE:	A	ALUMINIO Y MAGNESIO	ALUMINIO Y TITANIO	MAGNESIO Y ACERO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
232	LA UNIDAD DE CONTROL DE COMBUSTIBLE DE UN CARBURADOR DE INYECCIÓN POR PRESIÓN CONTIENE	A	TODOS LOS INYECTORES Y VÁLVULAS	LOS CONTROLES DE AIRE ATMOSFÉRICO	LOS REGULADORES DE MEZCLA Y RALENTÍ	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
233	UNA MEZCLA DEMASIADO POBRE HACE QUE:	A	EL MOTOR SE CALIENTE EN EXCESO	SE PRODUZCAN EXPLOSIONES EN EL CARBURADOR	EL MOTOR NO REACCIONE EN FORMA INSTANTÁNEA A UNA ACELERACIÓN BRUSCA.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
234	DE ACUERDO A QUE PUEDEN SER CLASIFICADOS LOS MOTORES RECÍPROCOS:	B	A LA POSICIÓN DE LOS PISTONES CON RESPECTO A LA HÉLICE	A LA POSICIÓN DE LOS CILINDROS CON RESPECTO AL CIGÜEÑAL	A LA POSICIÓN DEL CIGÜEÑAL CON RESPECTO AL FUSELAJE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
235	QUE TIPO DE CILINDROS TIENE ALETAS DELGADAS DESDE LA BASE :	B	EL ENFRIADO POR LÍQUIDOS	EL ENFRIADO POR AIRE	EL DE MOTORES RADIALES	EL DE MOTORES FUERA DE BORDA	
236	QUE PARTE DEL MOTOR ESTA SUJETA A LOS MAYORES ESFUERZOS:	D	LAS VÁLVULAS	LOS CILINDROS	LOS PISTONES	EL CIGÜEÑAL	
237	¿UNA VENTAJA DEL COMPRESOR DE FLUJO AXIAL ES SU?	D	BAJO REQUERIMIENTO DE POTENCIA DE ARRANQUE	MENOS VIBRACIÓN EN EL MOTOR	BAJO PESO	ALTA EFICIENCIA PICO	
238	A QUE SE LE LLAMA RESBALAMIENTO DE UNA HÉLICE:	A	A LA DIFERENCIA ENTRE EL PASO GEOMÉTRICO Y EL PASO EFECTIVO	AL EFECTO QUE SE PRODUCE CUANDO LA HÉLICE EXCEDE LOS LIMITES MÁXIMOS DE RPM	AL EFECTO QUE SE PRODUCE CUANDO LA HÉLICE GIRA EN VACIO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
239	QUE ESTABLECE EL PRINCIPIO DE BERNOULLI	C	QUE POR CADA ACCIÓN HAY UNA REACCIÓN IGUAL Y OPUESTA.	QUE UNA FUERZA HACIA ARRIBA SE GENERA EN LA MEDIDA QUE LA SUPERFICIE INFERIOR DEL ALA (INTRADÓS) DEFLEJA EL AIRE HACIA ABAJO.	QUE EL AIRE CIRCULANDO SOBRE LA SUPERFICIE SUPERIOR DEL ALA (EXTRADÓS) PROVOCA UNA CAÍDA DE PRESIÓN SOBRE LA MISMA.		
240	LA CUARTA FASE DEL CICLO OTTO ES:	D	ADMISIÓN	COMPRESIÓN	COMBUSTIÓN	ESCAPE	
241	¿CÓMO SE LLAMA LA SUPERFICIE CAPAZ DE CREAR MAYOR SUSTENTACIÓN:	B	LOS ALERONES	LOS FLAPS	LOS COMPENSADORES		
242	¿A QUÉ SE DENOMINA FACTOR DE CARGA EN UNA AERONAVE?	A	LA RELACIÓN ENTRE LA SUSTENTACIÓN Y EL PESO DEL AVIÓN.	LA RELACIÓN ENTRE LA SUSTENTACIÓN Y LA VELOCIDAD DEL AVIÓN.	LA RELACIÓN ENTRE EL PESO DEL AVIÓN Y LA POTENCIA DISPONIBLE.		
243	LAS TAREAS REALIZADAS EN UN SERVICIO DE MANTENIMIENTO SON REGISTRADAS Y FIRMADAS EN:	B	UN LIBRO DE ACTA	EN UNA GUÍA DE INSPECCIÓN DENTRO DE UNA ORDEN DE TRABAJO	MANUAL DE VUELO	TODAS LAS ANTERIORES	
244	EL SISTEMA PITOT ESTÁTICO ALIMENTA A QUE INSTRUMENTOS	D	VELOCÍMETRO	VARIÓMETRO	ALTÍMETRO	TODOS	
245	EL CERTIFICADO DE CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO ES COLOCADO EN:	A	BITÁCORA DE LA AERONAVE	BITÁCORA DE PILOTOS	MANUAL DE VUELO	LISTA DE CHEQUEO	
246	SELECCIONE LAS CUATRO MANIOBRAS FUNDAMENTALES DE VUELO.	C	POTENCIA DEL AVIÓN, ACTITUD, INCLINACIÓN, Y COMPENSADO	PUESTA EN MARCHA, RODAJE, DESPEGUE Y ATERRIZAJE	VUELO RECTO Y NIVELADO, VIRAJES, ASCENSOS, Y DESCENSOS		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
247	EL PROPÓSITO DE LA VÁLVULA DE ENRIQUECIMIENTO, EN UN CARBURADOR DE PRESIÓN ES DISMINUIR EL FLUJO DE COMBUSTIBLE, CUANDO LA MÁQUINA ES OPERADA EN EL RANGO DE POTENCIA DE CRUCERO:	A	CIERTO	FALSO			
248	EL INSTRUMENTO QUE SE USA PARA MEDIR CON PRECISIÓN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE ES EL MEDIDOR DE PRESIÓN DE COMBUSTIBLE	B	CIERTO	FALSO			
249	LA FUNCIÓN DEL SEPARADOR DE VAPOR EN UN CARBURADOR DE PRESIÓN, ES SANGRAR EL AIRE O VAPOR ATRAPADO ANTES DE QUE PASE A LA SECCIÓN DE DOSIFICACIÓN, PARA EVITAR UNA OPERACIÓN ERRÁTICA DEL MOTOR ,TRATÁNDOSE DE APAGAR ,Y CON CONTRA-EXPLOSIONES:	A	CIERTO	FALSO			
250	SÍ UNA BOQUILLA LARGA, Y UNA BOQUILLA PEQUEÑA SON INSTALADAS EN PARALELO, TENDRÍAN EL MISMO DIFERENCIAL DE PRESIÓN:	A	CIERTO	FALSO			
251	EL CONCEPTO "OCTANAJE DE UN COMBUSTIBLE ES LA ENERGÍA CALÓRICA DEL COMBUSTIBLE	B	CIERTO	FALSO			
252	SÍ LA LÍNEA DEL CEBADOR DE UN MOTOR ESTA FUGANDO CAUSARÁ UNA MEZCLA POBRE EN MÍNIMO:	A	CIERTO	FALSO			
253	LA BOMBA DE COMBUSTIBLE IMPULSADA POR EL MOTOR, INCORPORA UN DIAFRAGMA EN LA VÁLVULA DE RELEVO PARA COMPENSAR LOS CAMBIOS DE PRESIÓN ATMOSFÉRICA	A	CIERTO	FALSO			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
254	LOS INSTRUMENTOS, QUE SIRVEN PARA VERIFICAR LA ACTITUD EN VUELO DE UNA AERONAVE, SE CONOCE COMO INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN	B	CIERTO	FALSO			
255	EL ÍNDICE DE COMPRESIÓN ES EL RESULTADO DE LA DIVISIÓN DE: VOLUMEN TOTAL DEL CILINDRO, MÁS : VOLUMEN DE LA CÁMARA DE COMPRESIÓN; ENTRE: EL VOLUMEN DE LA CÁMARA DE COMPRESIÓN:	A	CIERTO	FALSO			
256	DEL SISTEMA DE ADMISIÓN, SE INYECTA EL FLUJO DE AIRE ANTES DEL CARBURADOR PARA EL SISTEMA ANTI-HIELO:	A	CIERTO	FALSO			

