

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		



HÉLICES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
1	MUCHAS DE LAS CONDICIONES MOTOR- HÉLICE TIENE UNO O MAS "RANGOS CRÍTICOS", DENTRO DE LOS CUALES SU OPERACIÓN CONTINUA NO ES PERMITIDA. ESTOS "RANGOS CRÍTICOS" SON ESTABLECIDOS PARA EVITAR:	A	VIBRACIONES SEVERAS DE LA HÉLICE.	ÁNGULOS DE PASO INSUFICIENTES DE LA HÉLICE.	TURBULENCIAS SEVERAS DENTRO DEL TORBELLINO DE LA HÉLICE.	CONDICIONES BAJAS O NEGATIVAS DE EMPUJE.	
2	¿CUAL DE LAS SIGUIENTES FUNCIONES, REQUIERE EL USO DE LAS ESTACIONES DE LA PALA DE LA HÉLICE?	D	DURANTE LA OPERACIÓN DE BALANCEAMIENTO DE LA HÉLICE.	DURANTE LA DIVISIÓN DE LA PALA.	DURANTE LA MANIOBRA DE RETIRAR Y COLOCAR LA HÉLICE	DURANTE LA MEDICIÓN DEL ÁNGULO DE LA PALA.	
3	SI UNA PALA METÁLICA DE UNA HÉLICE (ACERO O ALUMINIO) EN PARTICULAR, ES CORTADA DEBIDO A UN DAÑO EN LA PUNTA ; A LA OTRA PALA LE DEBE SER:	D	REAJUSTADO EL ÁNGULO PARA COMPENSARLA CON LA PALA CORTADA	REGRESARLA AL FABRICANTE PARA SU ALTERACIÓN	ESMERILADA LA PIERNA DE LA PALA PARA BALANCEAR EL PESO	REDUCIDA DE ACUERDO CON LA PALA CORTADA	
4	¿CUÁL ÁREA DE LA PALA DE UNA HÉLICE, SE CONOCE O DENOMINA COMO SU PARTE TRASERA?	C	EL LADO PLANO DEL PERFIL AERODINÁMICO.	LA CARA DE LA PALA QUE DA HACIA EL MOTOR.	EL LADO CURVO DEL PERFIL AERODINÁMICO.	EL BORDE QUE ENFRENTA AL VIENTO RELATIVO EN EL PLANO DE ROTACIÓN.	
5	SÍ EL ANILLO DE RETENCIÓN DEL CUBO, ES DEJADO AFUERA:	D	SERÁ IMPOSIBLE INSTALAR LA HÉLICE EN EL EJE DE MOTOR	LA TUERCA RETENEDORA DE LA HÉLICE, SE SOLTARÁ DURANTE LA OPERACIÓN	EL CONO FRONTAL, NO PODRÁ SER ASENTADO EN EL ASIENTO FRONTAL DE LA HÉLICE	SERÁ DIFÍCIL REMOVER LA HÉLICE DESDE EL EJE DEL MOTOR (O EJE DE LA CAJA DE REDUCCIÓN)	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
6	¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DE LA HÉLICE?	C	PRODUCIR UN FLUJO DE AIRE PARA PERMITIR LA SUSTENTACIÓN DE AVIÓN.	TRANSFORMAR LA ENERGÍA CALORÍFICA DEL COMBUSTIBLE, EN ENERGÍA CINÉTICA O DE MOVIMIENTO.	CONVERTIR LA POTENCIA DEL MOTOR EN EMPUJE ÚTIL.	TODAS LAS RESPUESTAS SON CORRECTAS	
7	¿SI LOS CONOS DE LA HÉLICE O LOS ASIENOS DE LOS CONOS DEL CUBO, MUESTRAN EVIDENCIAS DE DESGASTE O DE ROCES SEVEROS, LA CAUSA MAS PROBABLE DE ELLO ES:	B	LOS TOPES DE CAMBIO DE PASO UBICADOS INCORRECTAMENTE, CAUSANDO QUE LOS ASIENOS DEL CONO ACTÚEN COMO TOPES DE PASO ALTO.	LA TUERCA RETENEDORA DE LA HÉLICE, NO FUE LO SUFICIENTEMENTE APRETADA DURANTE LA OPERACIÓN PREVIA.	LOS CONOS Y SUS ASIENOS NO FUERON ADECUADAMENTE LUBRICADOS DURANTE LA OPERACIÓN PREVIA.	EL CONO FRONTAL NO FUE COMPLETAMENTE ASENTADO EN CONTRA DE LAS ESTRÍAS DEL EJE CIGÜEÑAL DURANTE SU INSTALACIÓN	
8	¿EL TOPE DE PASO BAJO, EN UNA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE, ESTÁ USUALMENTE AJUSTADO DE TAL MANERA QUE:	B	PERMITA LA GOBERNACIÓN DE LA POTENCIA DE DESCENSO EN CRUCERO DESDE UNA ALTURA CALIFICADA.	EL MOTOR REGRESE A SU RELACIÓN DE RPM. DE DESPEGUE AL NIVEL DE MAR, CUANDO EL ACELERADOR ES ABIERTO A LA PRESIÓN EN EL MÚLTIPLE DE DESPEGUE PERMISIBLE.	LAS RPM. MÁXIMAS PERMISIBLES DEL MOTOR, NO PUEDEN SER EXCEDIDAS CON CUALQUIER COMBINACIÓN DE PRESIÓN DEL MÚLTIPLE, ALTURA O VELOCIDAD HACIA ADELANTE.	EL LÍMITE DE PRESIÓN DEL MÚLTIPLE DEL MOTOR, NO PUEDE SER EXCEDIDO CON ALTURA O VELOCIDAD HACIA ADELANTE.	
9	LA HÉLICE HIDROMÁTICA DIFIERE DE LA HÉLICE CONTROLABLE EN QUE:	B	TIENE LOS CONTRAPESOS EN EL INTERIOR DEL DOMO	NO TIENE CONTRAPESOS	LOS CONTRAPESOS LIMITAN EL RECORRIDO DE LA PALA	TIENE LOS CONTRAPESOS EN LOS MANGOS DE LA PALA DE LA HÉLICE	
10	EL CONJUNTO DE LA VÁLVULA DISTRIBUIDORA DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA, CAMBIA DE POSICIÓN CUANDO ESTÁ :	B	EN LA CONDICIÓN DE "BAJA VELOCIDAD"	SALIENDO DE LA POSICIÓN " BANDERA"	EN LA CONDICIÓN DE "SOBRE VELOCIDAD"	SIENDO EMBANDERADA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
11	¿CUAL ES EL RESULTADO DEL MOVIMIENTO DEL ACELERADOR EN UN MOTOR RECÍPROCO, CUANDO LA HÉLICE ESTÁ EN EL RANGO DE VELOCIDAD CONSTANTE Y EL MOTOR ESTÁ DESARROLLANDO POTENCIA DE CRUCERO?	D	LAS RPM VARIARÁN DIRECTAMENTE CON CUALQUIER MOVIMIENTO DEL ACELERADOR	EL CERRAR EL ACELERADOR CAUSARÁ UN AUMENTO EN EL ÁNGULO DE PALAS	LOS MOVIMIENTOS DEL ACELERADOR NO AFECTARÁN EL ÁNGULO DE PALAS	EL ABRIR EL ACELERADOR ORIGINARÁ UN AUMENTO EN EL ÁNGULO DE PALAS	
12	LOS NÚMEROS DE LAS ESTACIONES DE LAS PALAS DE LA HÉLICE AUMENTAN DESDE:	B	LA PUNTA HACIA EL CUBO	EL CUBO HACIA LA PUNTA	EL BORDE DE ATAQUE HACIA EL BORDE TRASERO	EL BORDE TRASERO HACIA EL BORDE DE ATAQUE	
13	¿COMO ES CAMBIADA EN VUELO, LA VELOCIDAD DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA DE VELOCIDAD CONSTANTE	B	VARIANDO EL RENDIMIENTO DE LA BOMBA REFORZADORA DEL GOBERNADOR	CAMBIANDO LA CARGA DE TENSIÓN EN CONTRA DE LOS CONTRAPESOS EN EL GOBERNADOR	AVANZANDO EL ACELERADOR A LA PRESIÓN MAS ALTA EN EL MÚLTIPLE	CAMBIANDO LA VELOCIDAD ROTACIONAL DE LA VÁLVULA PILOTO EN EL GOBERNADOR	
14	¿ A QUÉ SE DENOMINA DISTRIBUCIÓN O VARIACIÓN DE PASO DE UNA HÉLICE?	A	ES EL CAMBIO DE ÁNGULO GRADUAL EN LA PALA DE UNA HÉLICE, DESDE EL VÁSTAGO HASTA LA PUNTA.	ES EL CAMBIO DEL ÁNGULO DE ATAQUE DE UNA HÉLICE, AL SER OPERADO SU CONTROL EN LA CABINA. HORAS DE VUELO	LA DISTANCIA QUE EL AVIÓN RECORRE HACIA ADELANTE, POR CADA REVOLUCIÓN DE LA HÉLICE.	LA DISTANCIA QUE RECORRE CADA UNA DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE, POR UNA REVOLUCIÓN DEL MOTOR.	
15	¿QUE TIPO DE DESBALANCEAMIENTO CAUSARÁ QUE UNA HÉLICE DE DOS PALAS TENGA UNA PERSISTENTE TENDENCIA DE VENIRSE A DESCANSAR EN LA POSICIÓN HORIZONTAL (CON LAS PALAS PARALELAS AL SUELO) CUANDO ESTÁ SIENDO CONTROLADA EN UN BANCO DE BALANCEAMIENTO?	B	DINÁMICO	VERTICAL	ARMÓNICO	HORIZONTAL	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
16	UN SELLO DEL PISTÓN- DOMO DAÑADO EN UNA HÉLICE HIDROMÁTICA, ¿CUAL DE LO SIGUIENTE SERÁ LA INDICACIÓN MAS PROBABLE?	B	DEPÓSITOS DE ACEITE EN LAS PALAS Y EN LA PORCIÓN EXTERIOR DE LAS CAPOTAS DEL MOTOR, SIN ACEITE EN EL CUBO DE LA HÉLICE	OPERACIÓN TARDÍA EN EL MECANISMO DE CAMBIO DE PASO	DEPÓSITO DE ACEITE EN LAS PALAS Y CUBO DE LA HÉLICE	UN GRAN DEPÓSITO DE ACEITE EN LA SECCIÓN DE NARIZ DEL MOTOR , UN DEPÓSITO LIGERO EN LAS CAPOTAS Y ALGO EN LAS PALAS	
17	LAS BOTAS ANTI-HIELO, SE EXTIENDEN A LO LARGO DEL BORDE DE ATAQUE DE LAS PALAS APROXIMADAMENTE:	D	85%	75%	55%	45%	
18	SELECCIONAR LA SECUENCIA ADECUADA QUE SE DEBE SEGUIR CUANDO SE USA EL PROCESO DE AGUA (ETCH) COMO MÉTODO DE INSPECCIÓN PARA DETERMINAR LA CONDICIÓN DE LA SUPERFICIE DE LAS PALAS DE ALEACIÓN DE ALUMINIO DE UNA HÉLICE:	A	LIMPIEZA ABRASIVA, AGUA FUERTE CÁUSTICA, ENJUAGUE CON AGUA, BAÑO DE ACIDO NÍTRICO, ENJUAGAR CON AGUA	AGUA FUERTE DE ACIDO NÍTRICO, ENJUAGUE CON AGUA	LIMPIEZA ABRASIVA, AGUA FUERTE DE ACIDO NÍTRICO, ENJUAGAR CON AGUA, BAÑO CÁUSTICO, ENJUAGAR CON AGUA	AGUA FUERTE DE ACIDO NÍTRICO, BAÑO CAUSTICO, ENJUAGAR CON AGUA	
19	¿CUAL ES EL PROPÓSITO DEL EJE CORTO, USADO PARA BALANCEAR LAS HÉLICES?	A	SOSTENER LAS HÉLICES SOBRE LAS CUCHILLAS DE BALANCEAMIENTO	MARCAS LAS PALAS DE LAS HÉLICES DONDE EL PESO DEBE SER INSTALADO	INDICAR EL PESO QUE DEBE SER AGREGADO O REMOVIDO	NIVELAR EL BANCO DE BALANCEAMIENTO	
20	EL MÁXIMO DE CONICIDAD DE CONTACTO ENTRE EL EJE CIGÜEÑAL Y EL CUBO DE LA HÉLICE ES DETERMINADO USANDO:	A	UN APOYO DE TRANSFERENCIA COLOR AZUL (AZUL DE PRUSIA)	UN CALIBRADOR TELESCÓPICO	UN MICRÓMETRO	UN CALIBRADOR DE SUPERFICIE	
21	DURANTE LA INSTALACIÓN DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA. ¿EN QUE POSICIÓN DEBEN ESTAR LAS PALAS CUANDO EL DOMO SE ESTÁ INSTALANDO?	C	EN PASO ALTO	EN PASO REVERSO	COMPLETAMENTE EN PASO BANDERA	EN PASO BAJO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
22	EL BALANCEAMIENTO DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE METÁLICA (ALUMINIO), SE CORRIGE POR:	D	APLICANDO MAYOR CANTIDAD DE PINTURA A LA PALA LIVIANA	DESBASTANDO LA PALA PESADA EN SU SUPERFICIE PLANA O INTERIOR	DESGASTANDO LA PUNTA DE LA PALA PESADA CON AYUDA DE UN ESMERIL FINO	INSERTANDO GOLILLAS (RODAJAS) DE PLOMO EN EL ORIFICIO DEL MANGO DE LA PALA	
23	¿QUE ACCIÓN SE LLEVA A CABO, CUANDO EN LA CABINA ES ACTUADA LA PALANCA DE CONTROL DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA DE VELOCIDAD CONSTANTE?	C	LA VÁLVULA DE DERIVACIÓN DEL GOBERNADOR ES COLOCADA PARA DIRIGIR LA PRESIÓN DE ACEITE HACIA EL DOMO DE LA HÉLICE	LA PRESIÓN DE LA BOMBA REFORZADORA DEL GOBERNADOR ES VARIADA	LA VÁLVULA DE TRANSFERENCIA CAMBIA SU POSICIÓN	LA TENSIÓN SOBRE EL RESORTE ES CAMBIADA	
24	¿COMO ES TRANSFERIDA LA ENERGÍA ELÉCTRICA DEL AVIÓN PARA UN SISTEMA ANTI-HIELO, DESDE EL MOTOR AL CONJUNTO DEL CUBO DE LA HÉLICE?	A	POR ANILLOS DESLIZANTES Y ESCOBILLAS	POR CONECTORES FLEXIBLES	POR ANILLOS DESLIZANTES Y PLACAS DE SEGMENTOS	POR UN ANILLO COLECTOR Y TRANSDUCTOR	
25	LA OPERACIÓN DE UNA VÁLVULA PILOTO DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA DE VELOCIDAD CONSTANTE Y SIN PASO BANDERA TOTAL, ES CONTROLADA POR:	C	LA ACCIÓN DE LA VÁLVULA DE RELEVO DE LA BOMBA BOOSTER	LA ACCIÓN DE LA PRESIÓN DE ACEITE AL MOTOR	LA ACCIÓN CENTRÍFUGA DE LOS CONTRAPESOS DEL GOBERNADOR	LA ACCIÓN DE LA PRESIÓN DE ACEITE DE LA BOMBA DEL GOBERNADOR	
26	¿CUAL DE LAS SIGUIENTES ASEVERACIONES SOBRE LAS HÉLICES DE CONTRAPESO, DE VELOCIDAD CONSTANTE, ES TAMBIÉN VERDADERA, CUANDO SE REFIEREN A HÉLICES CON CONTRAPESOS DE DOS POSICIONES	C	EL PILOTO SELECCIONA LAS RPM. Y EL CAMBIO DE PASO DE LA HÉLICE PARA MANTENER LAS RPM. SELECCIONADAS	ES OBTENIBLE UN RANGO DE RECORRIDO DEL ÁNGULO DE LAS PALAS YA SEA DE 15 O 20 GRADOS	LOS CAMBIOS DE ÁNGULOS DE LAS PALAS, SON EFECTUADOS POR EL USO DE DOS FUERZAS, UNA HIDRÁULICA Y OTRA CENTRÍFUGA	EN VISTA QUE UN NUMERO INDEFINIDO DE POSICIONES EN EL ÁNGULO DE LAS PALAS SON POSIBLES DE OBTENER, DURANTE EL VUELO LA EFICIENCIA DE LA HÉLICE SERÁ GRANDEMENTE MEJORADA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
27	¿POR QUÉ EL TORNILLO DE TOPE DE LA POLEA DEL GOBERNADOR DE LA HÉLICE, ES AJUSTABLE?	D	PARA MANTENER EL ÁNGULO DE LAS PALAS EN CRUCERO	PARA MANTENER LA VELOCIDAD MAS EFICIENTE DEL MOTOR DURANTE EL ASCENSO	PARA LIMITAR EL PASO MÁXIMO DE LA HÉLICE PARA EL DESPEGUE	PARA LIMITAR LA VELOCIDAD MÁXIMA DEL MOTOR DURANTE EL DESPEGUE	
28	¿CÓMO ES DESCARGADA LA PRESIÓN DE ACEITE DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA, NORMALMENTE DETENIDA DESPUÉS QUE LAS PALAS HAN ALCANZADO SU POSICIÓN BANDERA TOTAL?	D	TIRANDO HACIA AFUERA EL BOTÓN DE BANDERA	POR EL ANILLO DE TOPE DE ÁNGULO ALTO EN LA BASE DE LA LEVA FIJA	POR LAS OREJAS DE TOPE EN LOS DIENTES DE LA LEVA ROTATIVA	POR EL INTERRUPTOR DE CORTE DE PRESIÓN ELÉCTRICO	
29	¿EN QUÉ CONDICIÓN DE VELOCIDAD ESTÁ UNA HÉLICE CUANDO LA FUERZA CENTRÍFUGA QUE ESTÁ ACTUANDO SOBRE LOS CONTRAPESOS DEL GOBERNADOR, VENCE LA TENSIÓN DEL RESORTE DE VELOCIDAD?	B	BAJA VELOCIDAD	SOBRE VELOCIDAD	EN VELOCIDAD	EN CONDICIÓN INTERMEDIA	
30	LAS HÉLICES DE VELOCIDAD CONSTANTE, POR LO GENERAL VARÍAN EL ÁNGULO DE PASO EN:	D	20 GRADOS	10 GRADOS	30 GRADOS	15 GRADOS	
31	EN CASO DE FALLA DEL GOBERNADOR, (NO MANDA PRESIÓN DE ACEITE) LA HÉLICE COMPACTA HARZELL, OPERADA HIDRÁULICAMENTE TIENDE A:	A	GIRAR A PASO ALTO	ESTABLECERSE EN PASO DE CRUCERO	GIRAR HACIA PASO BAJO	PERMANECER DONDE SE ENCUENTRA	
32	¿CUANDO LA POTENCIA DEL MOTOR ES AUMENTADA, LA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE INTENTA FUNCIONAR DE TAL MANERA QUE ELLA?	A	MANTENDRÁ LAS RPM, AUMENTARÁ EL ÁNGULO DE LA PALA Y MANTENDRÁ UN BAJO ÁNGULO DE ATAQUE	MANTENDRÁ LAS RPM, DISMINUIRÁ EL PASO DE LA PALA Y MANTENDRÁ UN ABAJO ÁNGULO DE ATAQUE	AUMENTARÁ LAS RPM, DISMINUIRÁ EL ÁNGULO DE LA PALA Y MANTENDRÁ UN BAJO ÁNGULO DE ATAQUE	AUMENTARÁ LAS RPM, AUMENTARÁ EL ÁNGULO DE LA PALA Y MANTENDRÁ UN ALTO ÁNGULO DE ATAQUE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
33	EL ENGRANAJE PRECARGADO DEL CAMBIO DE PASO DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA, PUEDE SER AJUSTADO:	C	MOVIENDO LA PLACA DE SEGURO DEL VERNIER PRECARGADO HACIA LA DERECHA PARA AUMENTAR LA PRECARGA Y HACIA LA IZQUIERDA PARA DISMINUIRLA	VARIANDO EL ESPESOR DE LA LÁMINA DE LA CRUCETA USADA ENTRE LA PLACA DE LA CRUCETA Y LA CARA DEL BUJE DE LA PALA	VARIANDO EL ESPESOR DE LAS LÁMINAS ENTRE LA LEVA FIJA Y EL DOMO-BARRIL	AJUSTANDO LA PLACA DE TOPE QUE LIMITA EL MOVIMIENTO DE LA LEVA MÓVIL DENTRO DE LA LEVA ESTACIONARIA	
34	DURANTE LA OPERACIÓN DEL MOTOR A VELOCIDADES MAS BAJAS QUE AQUELLAS A LAS CUALES EL CONTROL DE LA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE PUEDE GOBERNARLA, ESTANDO EN LA POSICIÓN "AUMENTO DE RPM, LA HÉLICE"	A	PERMANECERÁ EN LA POSICIÓN DE PASO BAJO TOTAL	PERMANECERÁ EN LA POSICIÓN DE PASO ALTO TOTAL	MANTENDRÁ LAS RPM. DEL MOTOR EN LA FORMA NORMAL HASTA QUE EL TOPE DE PASO ALTO ES ALCANZADO	PERMANECERÁ EN LA POSICIÓN DE RPM. BAJA TOTAL	
35	¿EN QUÉ SENTIDO TIENDE A GIRAR LA FUERZA CENTRÍFUGA, A LAS PALAS DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA?	D	A PASO ALTO	TIENDE A MANTENER EL PASO DE VELOCIDAD	NO AFECTA EL PASO	A PASO BAJO	
36	LA GRASA USADA EN LAS HÉLICES DE AVIONES REDUCE LA RESISTENCIA FRICCIONAL DE LAS PARTES EN MOVIMIENTO Y ES FÁCILMENTE MOLDEADA, BAJO PRESIÓN, DENTRO DE CUALQUIER FORMA . ESTO SE DEFINE COMO:	A	LAS CARACTERÍSTICAS PLÁSTICAS Y ANTI-FRICCIÓN DE LA GRASA	LA ESTABILIDAD QUÍMICA Y ANTI-FRICCIÓN DE LA GRASA	LA MÁXIMA HABILIDAD DE REFRIGERACIÓN Y ANTI-DESGASTE DE LA GRASA	EL PUNTO DE FUSIÓN Y VISCOSIDAD DE LA GRASA	
37	EN MUCHOS AVIONES MULTIMOTORES RECÍPROCOS, LA SINCRONIZACIÓN AUTOMÁTICA DE LAS HÉLICES ES EFECTUADA A TRAVÉS DE LA ACTUACIÓN:	A	DE LOS GOBERNADORES DE LAS HÉLICES	DE LAS PALANCAS DE LOS ACELERADORES	DE LAS PALANCAS DE CONTROL DE LAS HÉLICES	DE LOS INTERRUPTORES ELÉCTRICOS DE LAS PALAS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
38	LAS HÉLICES EXPUESTAS AL ROCIADO DE SAL , DEBEN SER LIMPIADAS CON:	B	SOLUCIÓN CÁUSTICA	AGUA FRESCA	AGUA JABONOSA	LANA DE ACERO	
39	¿EN QUÉ CONDICIÓN DE VELOCIDAD ESTÁ UNA HÉLICE, CUANDO LA FUERZA CENTRÍFUGA QUE ESTÁ ACTUANDO SOBRE LOS CONTRAPESOS DEL GOBERNADOR, VENCE LA TENSIÓN DEL RESORTE DE VELOCIDAD?	B	BAJA VELOCIDAD	SOBRE VELOCIDAD	EN CONDICIÓN INTERMEDIA	EN VELOCIDAD	
40	¿EN CUÁL DE LAS SIGUIENTES ÁREAS DE UNA HÉLICE DE PASO AJUSTABLE, DE ALEACIÓN DE ALUMINIO, NO ES PERMITIDO HACER REPARACIONES?	B	BORDE DE FUGA DE LA PALA	RAÍZ DE LA PALA	BORDE DE ATAQUE DE LA PALA	PUNTA DE LA PALA	
41	LA VELOCIDAD DE LA PUNTA DE LA PALA ESTÁ CONTROLADA POR EL LARGO DE LA PALA, NÚMERO DE PALAS, ENGRANAJES DE REDUCCIÓN, RPM. ETC... ESTO ES IMPORTANTE PORQUE LA VELOCIDAD EXCESIVA DE LA PUNTA DE PALA:	B	AFECTA EL BALANCEAMIENTO DEL AVIÓN	PRODUCE GRANDES ESFUERZOS E INEFICIENCIA EN LA TRACCIÓN	ANULA LAS VENTAJAS DE LA HÉLICE EN PASO BANDERA	PRODUCE UN DESGASTE EXCESIVO EN EL MOTOR	
42	FUGAS DE ACEITE ALREDEDOR DEL CONO TRASERO DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA, USUALMENTE INDICA UN DEFECTO:	B	EN LA EMPAQUETADURA DEL PISTÓN	DEL SELLO DE ACEITE DEL EJE- CRUCETA	EN LA EMPAQUETADURA PALA-BARRIL	DEL SELLO DE ACEITE DOMO-BARRIL	
43	¿CÓMO ES CONTROLADA LA HÉLICE DE UN AVIÓN GRANDE TURBO-HÉLICE?	A	CON LA PALANCA DEL ACCELERADOR	POR UN ACCESORIO DE PASO FIJO, EXCEPTO PARA LA POSICIÓN BANDERA Y REVERSA	INDEPENDIEMENTE DEL MOTOR	VARIANDO LA RELACIÓN DE LOS ENGRANAJES	
44	LAS DIFERENCIAS EN LA VELOCIDAD DE DOS MOTORES BAJO CONTROL SINCRÓNICO, SERÁN DETECTADAS POR:	D	EL MOTOR MAESTRO	LOS INTERRUPTORES DE LAS PALAS	EL RELAY MAESTRO DE DERIVACIÓN	EL GOBERNADOR DE LA HÉLICE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
45	¿QUÉ EFECTO TENDRÁ EL MOVIMIENTO DEL ACELERADOR, CUANDO EL CONTROL DE VELOCIDAD CONSTANTE DE LA HÉLICE ESTÁ AJUSTADO EN EL RANGO DE VELOCIDAD CONSTANTE Y MIENTRAS EL MOTOR ESTÁ DESARROLLANDO POTENCIA DE CRUCERO?	D	LAS RPM. DE LAS HÉLICES VARIARAN DIRECTAMENTE CON EL MOVIMIENTO DEL ACELERADOR	EL RETROCESO DEL ACELERADOR TENDRÁ COMO RESULTADO UN AUMENTO EN EL PASO DE LAS PALAS	LOS MOVIMIENTOS DEL ACELERADOR NO TENDRÁN EFECTOS SOBRE EL PASO DE LAS PALAS	EL AVANCE DEL ACELERADOR TENDRÁ COMO RESULTADO UN AUMENTO EN EL PASO DE LAS PALAS	
46	UNO DE LOS FACTORES QUE PRODUCE TRACCIÓN EN UNA HÉLICE ES:	C	EL RESBALAMIENTO DE LA HÉLICE	UN ÁREA DE BAJA PRESIÓN DETRÁS DE LAS PALAS DE LA HÉLICE	UN ÁREA DE PRESIÓN DISMINUIDA INMEDIATAMENTE EN FRENTE DE LAS PALAS DE LA HÉLICE	LA DIRECCIÓN Y VELOCIDAD ACTUAL DE VIENTO A LA ALTURA DE VUELO DEL AVIÓN	
47	EL ÁNGULO DE ATAQUE DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE QUE ESTÁ GIRANDO, ES MEDIO ENTRE LA CUERDA DE LA PALA O CARA Y ¿CON CUÁL DE LOS SIGUIENTES?	B	EL ÁNGULO DE PASO TOTALMENTE BAJO DE LA PALA	EL FLUJO DE AIRE RELATIVO	EL ÁNGULO DE PASO GEOMÉTRICO REQUERIDO PARA PRODUCIR EL MISMO RENDIMIENTO	EL PLANO DE ROTACIÓN DE LA PALA	
48	¿CÓMO PUEDE SER DETERMINADA LA DIRECCIÓN DE ROTACIÓN DE UN GOBERNADOR HIDROMÁTICO?	B	OBSERVANDO LA POSICIÓN DE LA VÁLVULA DE ALIVIO EN EL CUERPO	POR EL NÚMERO FINAL DESPUÉS DEL GUIÓN DE LA DESIGNACIÓN DEL MODELO	POR UNA LETRA QUE APARECE EN LA DESIGNACIÓN DEL MODELO	OBSERVANDO LA POSICIÓN DE LAS CONEXIONES DE CONTROL DE ACEITE EN LA BASE Y CUERPO	
49	UN MOTOR FUNCIONA SATISFACTORIAMENTE EN PASO BAJO, PERO EN FORMA ÁSPERA EN RÉGIMEN DE PASO ALTO; UNA DE LAS CAUSAS PROBABLES ES:	C	LA CAUSA NO SE PUEDE ATRIBUIR A LA HÉLICE	HÉLICE FUERA DE "TRACK"	ANILLO TOPE DE RPM. MÁXIMAS, MAL INSTALADO	BALANCEAMIENTO ESTÁTICO DE LA HÉLICE, DEFECTUOSO	
50	¿CUÁL ÁREA DE LA PALA DE UNA HÉLICE, SE CONOCE O DENOMINA COMO SU PARTE DELANTERA?	A	EL LADO PLANO DEL PERFIL AERODINÁMICO.	LA CARA DE LA PALA QUE DÁ HACIA EL MOTOR.	EL LADO CURVO DEL PERFIL AERODINÁMICO.	EL BORDE QUE ENFRENTA AL VIENTO RELATIVO EN EL PLANO DE ROTACIÓN.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
51	CUANDO UN MOTOR ESTÁ FUNCIONANDO Y PROBANDO UNA HÉLICE HIDROMÁTICA RECIENTEMENTE INSTALADA, ES NECESARIO EJERCITAR LA HÉLICE MOVIENDO EL CONTROL DEL GOBERNADOR VARIAS VECES A TRAVÉS DE TODO SU RECORRIDO, PARA:	A	ELIMINAR DEL DOMO CUALQUIER PORCIÓN DE AIRE QUE ESTÉ ATRAPADO	VERIFICAR EL AJUSTE DE RPM. MÍNIMAS DEL GOBERNADOR	PROBAR EL AJUSTE DE RPM. MÁXIMAS DEL GOBERNADOR	ASENTAR COMPLETAMENTE LAS PALAS EN CONTRA DEL TOPE DE PASO BAJO	
52	¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES CONCEPTOS, DESCRIBE MEJOR EL MOVIMIENTO DE LA PALA DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA QUE ESTÁ EN LA POSICIÓN DE: ALTAS RPM. CUANDO ESTÁ EMPEZANDO LA ACCIÓN DE REVERSA?	C	SIN MOVIMIENTO, PORQUE ÉSTE TIPO DE HÉLICE NO PUEDE SER PUESTA EN REVERSA DESDE LA POSICIÓN DE: ALTAS RPM.	PASO BAJO, A TRAVÉS DE PASO ALTO A PASO REVERSO	PASO BAJO, DIRECTAMENTE A PASO REVERSO	PASO BAJO, A TRAVÉS DE LA POSICIÓN BANDERA A PASO REVERSO	
53	¿BAJO CUÁL DE LAS SIGUIENTES CONDICIONES DE VUELO, EL ÁNGULO DE PASO DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE, SERÁ EL MAS GRANDE?	C	EN EL ASCENSO QUE SIGUE AL DESPEGUE	EN APROXIMACIÓN PARA ATERRIZAR	A ALTA VELOCIDAD Y ALTA ALTURA DE VUELO DE CRUCERO	EN EL DESPEGUE DESDE EL NIVEL DEL MAR	
54	1.- LAS HÉLICES HIDROMÁTICAS ACTÚAN CON EL ACEITE DEL MOTOR QUE NO ES USADO PARA LA LUBRICACIÓN. 2.- TODAS LAS HÉLICES HIDROMÁTICAS, USAN PARA SU FUNCIONAMIENTO EL ACEITE DEL MOTOR; DE ACUERDO CON LO ANTERIOR ¿CUÁL ES LA RESPUESTA?	A	SOLAMENTE LA 2	SOLAMENTE LA 1	AMBAS SON FALSAS	AMBAS SON VERDADERAS	
55	LA HÉLICE SE COLOCA EN PASO MÍNIMO DURANTE EL DESPEGUE PARA:	A	OBTENER LA POTENCIA MÁXIMA DEL MOTOR	AUMENTAR LA SUCCIÓN EN LA TOMA DE AIRE DEL CARBURADOR	CONSERVAR EL FRÍO HACIA EL MOTOR	CONTROLAR LA EFICIENCIA DEL MOTOR, SIEMPRE EN LAS MISMAS CONDICIONES	
56	¿QUÉ DETERMINA LA CANTIDAD QUE PUEDE ESTAR DOBLADA UNA PALA DE UNA HÉLICE DE ALEACIÓN DE ALUMINIO, PARA QUE PUEDA SER REPARADA EN FRÍO?	B	LA DISTANCIA LINEAL DESDE LA LÍNEA CENTRAL, HASTA DONDE ESTÉ UBICADO EL DOBLEZ	EL ESPESOR DE LA SECCIÓN DE LA PALA, EN LA CUAL ESTÁ UBICADO EL DOBLEZ	LA DISTANCIA LINEAL DESDE LA PUNTA DE LA PALA, HASTA DONDE ESTÉ UBICADO EL DOBLEZ	EL LARGO DE LA CUERDA DE LA SECCIÓN DE LA PALA, EN LA CUAL ESTÉ UBICADO EL DOBLEZ	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
57	¿QUÉ SE ENTIENDE O QUÉ ES, BALANCE HÚMEDO DE UNA HÉLICE?	C	ES EL BALANCEO FINAL DE UNA HÉLICE CON ACEITE AGREGADO.	LA EFECTUADA CON EL ACEITE DEL MOTOR, FLUIDO HIDRÁULICO, O FLUIDOS ESPECIALES.	EL BALANCEO FINAL DE LA HÉLICE CON GRASA.	LA ÚLTIMA QUE EFECTÚA EL FABRICANTE DE LA HÉLICE.	
58	DE LAS SIGUIENTES RESPUESTAS; ¿DÓNDE SE PUEDEN MEDIR LOS ÁNGULOS DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE?	C	INSTALADA EN LA AERONAVE Y/O MONTADA EN UN BANCO DE BALANCE.	INSTALADA EN LA AERONAVE Y/O MONTADA EN UN BANCO.	SOLAMENTE INSTALADA EN LA AERONAVE.	SOLAMENTE INSTALADA EN UN BANCO DE TRABAJO.	
59	¿CUÁL DE LO SIGUIENTE, DESCRIBE MEJOR EL MOVIMIENTO DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE CON PASO BANDERA, QUE ESTÁ EN LA POSICIÓN "ALTAS RPM.", CUANDO HA EMPEZADO LA ACCIÓN A BANDERA?	D	PASO BAJO, A TRAVÉS DE PASO REVERSO A POSICIÓN BANDERA	PASO ALTO, A TRAVÉS DE PASO BAJO A POSICIÓN BANDERA	SIN MOVIMIENTO, PORQUE UNA HÉLICE CON PASO BANDERA, NO PUEDE SER EMBANDERADA DESDE LA POSICIÓN "ALTAS RPM."	PASO BAJO, A TRAVÉS DE PASO ALTO A POSICIÓN BANDERA.	
60	LA DISTANCIA TEÓRICA, QUE AVANZA UNA HÉLICE EN UNA REVOLUCIÓN SE DENOMINA "PASO GEOMÉTRICO". LA DISTANCIA QUE RECORRE ESTA MISMA PALA EN UNA REVOLUCIÓN EN VUELO, SE DENOMINA:	D	PASO DE PALA	PASO REDUCIDO	PASO REVERSO	PASO EFECTIVO	
61	¿DÓNDE ESTÁN UBICADOS LOS TOPES DE PASO BAJO Y ALTO DE UNA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE DE DOS POSICIONES, CON CONTRAPESOS?	B	EN LA CARA DEL PLATO DE CAMBIO DE PASO	EN EL CONJUNTO DEL DOMO Y EN EL CONJUNTO DE LOS CONTRAPESOS	EN EL CONJUNTO DE LOS CONTRAPESOS	EN EL CUBO Y CONJUNTO DE LA PALA	
62	DURANTE UNA CONDICIÓN "EN VELOCIDAD" DE UNA HÉLICE:	B	LA TENSIÓN SOBRE EL RESORTE DE VELOCIDAD, ES MAYOR QUE LA FUERZA CENTRÍFUGA ACTUANDO SOBRE LOS CONTRAPESOS DEL GOBERNADOR	LA FUERZA CENTRÍFUGA DE LOS CONTRAPESOS DEL GOBERNADOR, ES IGUAL A LA FUERZA DEL RESORTE DE VELOCIDAD	LA TENSIÓN SOBRE EL RESORTE DE VELOCIDAD, ES MENOR QUE LA FUERZA ACTUANDO SOBRE LOS CONTRAPESOS DEL GOBERNADOR	LA FUERZA CENTRÍFUGA QUE ESTÁ ACTUANDO EN LOS CONTRAPESOS DEL GOBERNADOR, ES MAYOR QUE LA TENSIÓN SOBRE EL RESORTE DE VELOCIDAD	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
63	PARA LA INSPECCIÓN DE HÉLICES Y PALAS DE ALUMINIO, SE RECOMIENDAN CUATRO MÉTODOS DE INSPECCIÓN; ÉSTOS SON:	B	INSPECCIÓN RADIOGRÁFICAS, CORRIENTES PARÁSITAS, MAGNAFLUX Y ULTRASONIDO	PENETRANTES FLUORESCENTES, PENETRANTES COLORANTES, GRABADO AL ÁCIDO Y ANODIZACIÓN	ANODIZACIÓN, MAGNAFLUX, PENETRANTES COLORANTES Y CORRIENTES PARÁSITAS	GRABADOS AL ACIDO, INSPECCIÓN RADIOGRÁFICA, PENETRANTES FLUORESCENTES Y ULTRASONIDOS	
64	¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES FUERZAS O COMBINACIONES DE FUERZAS, ACTÚAN PARA MOVER LAS PALAS A LA POSICIÓN PASO ALTO, EN UNA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE DE CONTRAPESO?	B	LA PRESIÓN DEL ACEITE ACTUANDO EN LA COMBINACIÓN PISTÓN-CILINDRO DE LA HÉLICE	LA FUERZA CENTRÍFUGA ,ACTUANDO SOBRE LOS CONTRA-PESOS	LA PRESIÓN DEL ACEITE DEL GOBERNADOR, ACTUANDO SOBRE LA COMBINACIÓN PISTÓN-CILINDRO DE LA HÉLICE	LA PRESIÓN DEL ACEITE DEL MOTOR ,ACTUANDO EN LA COMBINACIÓN PISTÓN-CILINDRO Y LA FUERZA CENTRÍFUGA, ACTUANDO SOBRE LOS CONTRA-PESOS	
65	EN UNA HÉLICE HIDROMÁTICA, EL BOTÓN DE PASO BANDERA SE MANTIENE PRESIONADO POR INTERMEDIO DE LA BOBINA RETENEDORA Y EL SOLENOIDE RELAY ESTÁ CERRADO ¿A QUÉ UNIDAD SERÁ APLICADA LA ENERGÍA ELÉCTRICA?	A	AL MOTOR DE LA BOMBA DE PASO BANDERA	AL SINCRONIZADOR	AL MECANISMO DE BANDERA DEL DOMO	AL GOBERNADOR DE LA HÉLICE	
66	SE DEBE RECHAZAR UNA HÉLICE DE ALUMINIO, CUANDO AL INSPECCIONARLA, SE ENCUENTRA:	D	QUE ESTÁ DOBLADA EN 20 GRADOS O MAS EN LA PUNTA	MELLADURAS NUMEROSAS EN LOS BORDES DE ATAQUE	UNA GRIETA O HENDIDURA LONGITUDINAL (PERPENDICULAR A LA DIRECCIÓN DE LA CUERDA)	UNA GRIETA O HENDIDURA TRANSVERSAL (EN DIRECCIÓN DE LA CUERDA)	
67	¿POR QUÉ UNA HÉLICE DE CONTRAPESO DE VELOCIDAD CONSTANTE, NORMALMENTE ES COLOCADA EN LA POSICIÓN DE PASO ALTO TOTAL, ANTES DE DETENER EL MOTOR?	D	PARA REDUCIR MAS RÁPIDAMENTE LA TEMPERATURA DEL MOTOR	PARA PROTEGER EL MOTOR DE SOBRE CALENTAMIENTO DURANTE SU PRÓXIMA PUESTA EN MARCHA	PARA PROTEGER EL PISTÓN DE BLOQUEO HIDRÁULICO, CUANDO EL ACEITE SE ENFRÍE	PARA PREVENIR LA EXPOSICIÓN Y CORROSIÓN DEL MECANISMO DE CAMBIO DE PASO	
68	LA UNIDAD DE CONTROL DE VELOCIDAD CONSTANTE, ES LLAMADA TAMBIÉN:	B	ACUMULADOR.	GOBERNADOR.	VÁLVULA SELECTORA.	CONTROL DE PASO DE LA HÉLICE.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
69	SI UNA HÉLICE HIDROMÁTICA ES EMBANDERADA E INMEDIATAMENTE ELLA MISMA SE SACA DESDE ESA POSICIÓN, LA CAUSA PROBABLE DE ESTA FALLA ES QUE:	D	EL GOBERNADOR NO ESTÁ CORTADO EN PASO ALTO	LA VÁLVULA DE ALIVIO DE LA PRESIÓN DEL DOMO, ESTÁ ATASCADA EN LA POSICIÓN "CERRADA"	LA VÁLVULA DE ALIVIO DEL DISTRIBUIDOR, ESTÁ ATASCADA EN LA POSICIÓN "CERRADA"	EL INTERRUPTOR DE CORTE DE PRESIÓN ESTÁ ATASCADO EN LA POSICIÓN "CERRADO"	
70	LA FUERZA CENTRÍFUGA DE LA ROTACIÓN DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE CON CONTRAPESO O HIDROMÁTICA, ES TRASFERIDA:	A	AL CONJUNTO DE SOPORTE DEL BARRIL	AL BARRIL	A LA ARANDELA O PLATO DE EMPUJE	A LA CRUCETA	
71	EN UN AVIÓN EQUIPADO CON UNA HÉLICE HIDRÁULICA DE VELOCIDAD CONSTANTE. ¿CON LA HÉLICE OPERANDO EN QUÉ POSICIÓN, SE REALIZAN LAS VERIFICACIONES DE MAGNETO E IGNICIÓN?	D	EN EL RANGO DE PASO ALTO	EN EL RANGO NORMAL DEL CRUCERO	EN BAJAS RPM.	EN ALTAS RPM.	
72	SI EN UNA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE, EL MANDO DE CONTROL SE COLOCA EN EL RANGO DE VELOCIDAD CONSTANTE, Y EL MOTOR SE ESTÁ OPERANDO A POTENCIA DE CRUCERO:	B	ACCELERAR EL MOTOR, RESULTARÁ EN UN INCREMENTO DEL PASO DE LA HÉLICE	EL MOVIMIENTO DEL ACELERADOR, NO TENDRÁ EFECTO EN EL PASO DE LA HÉLICE	LAS RPM. VARIARÁN EN RAZÓN DIRECTA AL MOVIMIENTO DEL ACELERADOR	DESACCELERAR EL MOTOR, RESULTARÁ EN UN INCREMENTO DEL PASO DE LA HÉLICE	
73	¿QUE REGULACIÓN LISTA LAS INSPECCIONES MÍNIMAS DURANTE UNA INSPECCIÓN ANUAL?	C	RAV 25.	RAV 39.	RAV 43.	RAV 121.	
74	¿CUALES DE LAS SIGUIENTES, NO ES UNA CONDICIÓN NECESARIA, PARA CHEQUEAR LAS RPM. ESTÁTICAS DE UNA INSTALACIÓN?	A	AERONAVE EN UNA POSICIÓN DE VUELO NIVELADA.	MÁXIMA PRESIÓN PERMISIBLE DEL MÚLTIPLE.	CONDICIÓN SIN VIENTO.	LA AERONAVE ESTA ESTACIONARIA.	
75	¿CUÁL ES LA HOLGURA MÍNIMA DESDE EL AGUA, EN LA HÉLICE EN UN HIDROAVIÓN?	C	7 PULGADAS.	9 PULGADAS.	18 PULGADAS.	24 PULGADAS.	
76	¿QUÉ FUERZA, TIENDE A DISMINUIR EL ÁNGULO DE LA PALA DE LA HÉLICE?	A	MOMENTO DE TORSIÓN CENTRÍFUGA.	MOMENTO DE TORSIÓN AERODINÁMICA.	FUERZA DE FLEXIÓN DE EMPUJE.	FUERZA CENTRÍFUGA.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
77	¿QUIÉN PUEDE SUPERVISAR LA REPARACIÓN MAYOR DE UN GOBERNADOR?	C	UN TALLER AUTORIZADO.	UN MECÁNICO TMA I.	UN MECÁNICO TMA II, CON SU RESPECTIVA HABILITACIÓN DE HÉLICES.	UN REPARADOR DE HÉLICES.	
78	UNA AERONAVE ESTÁ EQUIPADA CON UNA HÉLICE DE PASO FIJO, A MEDIDA QUE LA VELOCIDAD ANEMOMÉTRICA SE INCREMENTA:	D	EL ANGULO DE LA PALA SE INCREMENTA..	EL ANGULO DE LA PALA DISMINUYE.	EL ANGULO DE ATAQUE DE LA PALA SE INCREMENTA.	EL ANGULO DE ATAQUE DE LA PALA DISMINUYE.	
79	UN DESBALANCE HORIZONTAL EN UNA HÉLICE DE MADERA, PUEDE SER CORREGIDO MEDIANTE:	B	SOLDADURA EN LA SALIENTE CILÍNDRICA.	SOLDADURA EN LA PUNTA.	UN PLATO EN LA SOLDADURA.	UN PLATO EN LA PUNTA.	
80	LA PROFUNDIDAD MÁXIMA RECOMENDADA EN LA REPARACIÓN DEL BORDE DE SALIDA EN UNA PALA DE HÉLICE DE ALUMINIO, ES DE:	B	1/16 DE PULGADA.	1/8 DE PULGADA.	3/16 DE PULGADA.	1/4 DE PULGADA.	
81	¿QUÉ TIPO DE INSTALACIÓN, NO REQUIERE EL USO DE " AZUL DE PRUSIA " PARA EL CHEQUEO DEL ASENTAMIENTO?	A	EJE CON REBORDE.	EJE CÓNICO.	EJE ESTRIADO.	TODOS REQUIEREN UN CHEQUEO CON AZUL DE PRUSIA.	
82	ABOLLADURAS, RAYADURAS, U OTROS DAÑOS EN LAS PALAS, DENTRO DE LAS TOLERANCIAS PERMITIDAS EN LAS HÉLICES METÁLICAS DEBEN SER CORREGIDAS A LA BREVEDAD POSIBLE CON EL FIN DE:	C	PROPORCIONAR SUPERFICIES LISAS AL AIRE, REDUCIENDO EL ARRASTRE	EVITAR QUE ESTOS DAÑOS SE AMPLÍEN DURANTE LA OPERACIÓN NORMAL DEL MOTOR	EVITAR O REDUCIR LA POSIBILIDAD DE FORMACION DE ÁREAS DE FATIGA DEL MATERIAL, EN LA ZONA ADYACENTE	REDUCIR LAS CAUSAS DE VIBRACIÓN DE ALTA FRECUENCIA	
83	¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES CONCEPTOS, DESCRIBE MEJOR EL MOVIMIENTO DE LA PALA DE UNA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE, COMPLETAMENTE EMBANDERABLE, QUE ESTÁ EN LA POSICIÓN "BAJAS RPM", CUANDO ESTÁ EMPEZANDO LA ACCIÓN DE EMBANDERAMIENTO?	A	PASO ALTO, DIRECTAMENTE EN POSICIÓN BANDERA	PASO BAJO, DIRECTAMENTE A POSICIÓN BANDERA	PASO ALTO, A TRAVÉS DE PASO BAJO A LA POSICIÓN BANDERA	PASO BAJO, A TRAVÉS DE PASO ALTO A LA POSICIÓN BANDERA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
84	LAS ESTACIONES DE LAS PALAS DE LA HÉLICE, SON MEDIDAS DESDE:	A	LA LÍNEA CENTRAL DEL CUBO	LA MARCA ÍNDICE EN LA PIERNA DE LA PALA	LA BASE DE LA PALA	LA PUNTA DE LA PALA	
85	¿QUÉ UNIDAD EN EL SISTEMA ANTI-HIELO DE FLUIDO DE LA HÉLICE, CONTROLA EL RENDIMIENTO DE LA BOMBA?	A	EL REÓSTATO	LA VÁLVULA DE ALIVIO DE LA PRESIÓN	EL LIMITADOR DE CORRIENTE	EL DISTRIBUIDOR DE CICLAJE	
86	PARA COMPROBAR EL PASO DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE, SE UTILIZA:	C	UN TENSIÓMETRO	UN METRO O REGLA DE DIMENSIÓN	UN PROTRACTOR O NIVEL DE TRANSPORTADOR	UN TORCÍOMETRO	
87	SÍ LA HÉLICE ESTÁ FUNCIONANDO BAJO EL MANDO DEL CONTROL DE RPM. SELECCIONADO EN " ALTAS ", LAS PALAS DE LA HÉLICE ESTARÁN EN:	B	ÁNGULO INTERMEDIO.	ÁNGULO BAJO.	ÁNGULO DE ATAQUE.	ÁNGULO ALTO.	
88	¿QUÉ FUERZA ES USADA PARA INCREMENTAR EL ÁNGULO DE LAS PALAS DE LAS HÉLICES DE DOS POSICIONES HAMILTON STANDARD?	C	PRESIÓN DE ACEITE DEL MOTOR.	RESORTES.	FUERZA CENTRÍFUGA.	PRESIÓN DEL GOBERNADOR DE LA HÉLICE	
89	¿QUÉ ÁNGULO DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE DE PASO CONTROLABLE, SERÁ EL USADO DURANTE UN DESPEGUE?	B	REVERSA.	ÁNGULO BAJO DE LAS PALAS.	ÁNGULO ALTO DE LAS PALAS.	EMBANDERAMIENTO.	
90	¿QUÉ SE OPONE A LA FUERZA DE LOS CONTRAPESOS EN UN GOBERNADOR?	D	LA VÁLVULA PILOTO.	EL RESORTE DE BALANCE.	LA VÁLVULA DE TRANSFERENCIA	EL RESORTE REDUCTOR.	
91	¿QUÉ CONTROL EN LA CABINA, ES UTILIZADO PARA EFECTUAR GRANDES CAMBIOS EN LA PRESIÓN DEL MÚLTIPLE?	A	ACELERADOR.	CONTROL DE LA HÉLICE.	CONTROL DE LA MEZCLA.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.	
92	¿SI UNA AERONAVE ESTÁ EQUIPADA CON SISTEMA DE VELOCIDAD CONSTANTE, ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES CONDICIONES OCASIONARÁ UNA DISMINUCIÓN DEL ÁNGULO DE LA PALA DE LA HÉLICE?	C	MOVER CONTROL DE LA HÉLICE HACIA LA PARTE POSTERIOR.	MOVER EL ACELERADOR HACIA DELANTE.	COLOCAR EL AVIÓN " NARÍZ ARRIBA " (ASCENSO)	TODAS LAS ANTERIORES.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
93	¿CUÁL DE ESTAS OPCIONES, ES UNA CANTIDAD ACEPTABLE DE AMORTIGUACIÓN PARA UNA PALANCA DE CONTROL DEL GOBERNADOR?	A	1/8 DE PULGADA.	1/4 DE PULGADA.	3/8 DE PULGADA.	1/2 PULGADA.	
94	¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DE LA VÁLVULA DE TRANSFERENCIA DE ALTA PRESIÓN EN UN SISTEMA HIDROMÁTICO DE EMBANDERAMIENTO?	B	CULMINAR LA OPERACIÓN DE EMBANDERAMIENTO.	BLOQUEAR EL GOBERNADOR DEL SISTEMA.	DESPLAZAR LOS PASAJES DE ACEITE HACIA LA CÚPULA DE LA HÉLICE PARA PERMITIR EL DESEMBANDERAMIENTO.	INICIAR LA OPERACIÓN DE EMBANDERAMIENTO.	
95	¿CUÁL PALANCA DEL MOTOR TURBOPROP ES USADA PARA CONTROLAR EL ÁNGULO DE LA PALA DE LA HÉLICE EN EL MODO BETA?	D	PALANCA DE VELOCIDAD.	PALANCA DE CONDICIÓN.	PALANCA DE CONTROL DE LA HÉLICE.	PALANCA DE POTENCIA.	
96	¿CUAL DE LOS SIGUIENTES INTERRUPTORES, NO ES USADO CON EL SISTEMA ANTI-HIELO?	A	RÉOSTATO.	MODO COMPLETO DE DES-HIELO.	SELECTOR DE VELOCIDAD DE CICLO.	INTERRUPTOR ON-OFF.	
97	EL BALANCEAMIENTO ESTÁTICO DE UNA HÉLICE, DEBE SER EFECTUADO:	A	EN UNA SALA O TALLER CERRADO Y LIBRE DE CORRIENTES DE AIRE	ES INDIFERENTE DONDE SE HAGA	AL AIRE LIBRE, PREFERIBLEMENTE AL SOL, SOBRE UN ATRIL NIVELADO	DENTRO DEL HANGAR, EN UNA SALA CON AIRE ACONDICIONADO A 20 GRADOS C. Y HUMEDAD RELATIVA NO SUPERIOR AL 80%	
98	PARA EL DESPEGUE, UNA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE ESTÁ NORMALMENTE AJUSTADA EN:	C	LA POSICIÓN PASO ALTO, BAJAS RPM	LA POSICIÓN PASO BAJO, BAJAS RPM	LA POSICIÓN PASO BAJO, ALTAS RPM	LA POSICIÓN PASO ALTO, ALTAS RPM	
99	LA OPERACIÓN DE LA VÁLVULA PILOTO EN EL GOBERNADOR DE UNA HÉLICE DE VELOCIDAD VARIABLE, ES CONTROLADA POR:	A	LA ACCIÓN DE LA FUERZA CENTRÍFUGA EN LOS CONTRAPESOS.	LA PRESIÓN DE ACEITE DE LA BOMBA REFORZADORA	LA PRESIÓN DE ACEITE DEL MOTOR	LOS CONTRAPESOS DE LA PALAS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
100	PARA DETERMINAR SI UNA HÉLICE CURVADA O AVERIADA, PUEDE SER ENDEREZADA EN FRIO UD., DEBE CONSULTAR A:	A	MANUALES APROBADOS PARA EL TIPO DE HÉLICE	MANUAL NÚMERO AC 43--13--1B	MANUAL DE REPARACIÓN DEL FABRICANTE	TODAS LAS RESPUESTAS SON CORRECTAS	
101	¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES PROCEDIMIENTOS, ES NORMALMENTE RECOMENDADO PARA EL CUIDADO DE RUTINA DE LAS PALAS SÓLIDAS DE ALUMINIO?	C	LIMPIAR LAS PALAS CON UN COMPUESTO CAUSTICO COMERCIAL Y ENJUAGARLAS CON AGUA LIMPIA	LIMPIAR LAS PALAS CON GASOLINA U OTRO LIMPIADOR VOLÁTIL Y SECARLAS CON PAÑOS SUAVES Y SECOS	LAVAR LAS PALAS CON AGUA Y JABÓN, ENJUAGARLAS CON AGUA LIMPIA, SECARLAS COMPLETAMENTE Y APLICAR UNA DELGADA CAPA DE ACEITE LIMPIO DE MOTOR	EVITAR QUE CUALQUIER PRODUCTO DE PETRÓLEO, TALES COMO COMBUSTIBLES Y ACEITES, PERMANEZCAN EN CONTACTO CON LAS PALAS, LAVÁNDOLAS CONSTANTEMENTE CON AGUA Y JABÓN	
102	¿CUANDO EL AVIÓN ESTÁ EN VUELO, LA FORMACIÓN DE HIELO EN LA HÉLICE?	C	DISMINUIRÁ LA VELOCIDAD DE PERDIDA (STALL) Y AUMENTARÁ EL RUIDO	AUMENTARÁ SU EFICIENCIA Y CAUSARÁ EXCESIVO RUIDO	DISMINUIRÁ SU EFICIENCIA Y CAUSARÁ VIBRACIONES EXCESIVAS	AUMENTARÁ SU EFICIENCIA Y CAUSARÁ VIBRACIONES EXCESIVAS	
103	UN SISTEMA DE SINCRONIZACIÓN, NO DÉBE SER USADO DURANTE:	A	DESPEGUE.	ASCENSO.	CRUCERO.	DESCENSO.	
104	EL LARGO DE LA PALA DE UNA HÉLICE, DEPENDE DE:	B	LA CANTIDAD DE PALAS	RPM. DE LA HÉLICE	EL PESO	SI ES TRACTORA O PROPULSORA	
105	EL EMBANDERAR MECÁNICAMENTE UNA HÉLICE HIDROMECAÁNICA, QUIERE DECIR:	C	BLOQUEAR EL PASO DE LA PRESIÓN DE ACEITE DE GOBERNADOR, HACIA EL CILINDRO DE LA HÉLICE	DIRIGIR LA PRESIÓN DE ACEITE DEL GOBERNADOR, HACIA EL CILINDRO DE LA HÉLICE	DRENAR LA PRESIÓN DE ACEITE, DESDE EL CILINDRO DE LA HÉLICE	BLOQUEAR LA PRESIÓN DE ACEITE DEL GOBERNADOR, EN EL CILINDRO DE LA HÉLICE	
106	SÍ LA HÉLICE ESTÁ FUNCIONANDO BAJO EL MANDO DEL CONTROL DE RPM. „SELECCIONADO EN " BAJAS " LAS PALAS DE LA HÉLICE ESTARÁN EN:	D	ÁNGULO INTERMEDIO.	ÁNGULO BAJO.	ÁNGULO DE ATAQUE.	ÁNGULO ALTO.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
107	EL PROCEDIMIENTO PARA BALANCEAR UNA HÉLICE DE MADERA, ES:	D	COLOCAR LÁMINAS DE CONTRAPESO EN LA PALA LIVIANA	FIJAR EL EXTREMO DE LA PALA PESADA, HASTA OBTENER EL EQUILIBRIO CORRECTO	REEMPLAZAR LAS BANDAS METÁLICAS, POR DOS NUEVAS PAREADAS	APLICAR SOLDADURA EN LA PROTECCIÓN METÁLICA DE LA PALA LIVIANA	
108	¿CUÁL ES EL PROPÓSITO PRIMARIO DE LA GUARNICIÓN METÁLICA QUE CUBRE LAS PUNTAS DE LAS PALAS Y QUE SE EXTIENDE A LO LARGO DEL BORDE DE ATAQUE DE CADA PALA DE LAS HÉLICES DE MADERA?	C	AUMENTAR LA RESISTENCIA LATERAL DE LA PALA	PROPORCIONAR UN PLANO AERODINÁMICO VERDADERO A LO LARGO DE TODA LA PALA	PROTEGER DE DAÑOS POR IMPACTO LA PUNTA Y EL BORDE DE ATAQUE DE LA PALA	AUMENTAR LA RESISTENCIA LONGITUDINAL DE LA PALA	
109	LA TRACCIÓN PRODUCIDA POR LA ROTACIÓN DE LA HÉLICE, ES EL RESULTADO DE:	D	EL RESBALAMIENTO DE LA HÉLICE	EL ÁNGULO DEL VIENTO RELATIVO Y LA VELOCIDAD DE ROTACIÓN DE LA HÉLICE	DE UN ÁREA DE BAJA PRESIÓN DETRÁS DE LAS PALAS DE LA HÉLICE	DE UN ÁREA DE DISMINUCIÓN DE PRESIÓN, INMEDIATAMENTE ENFRENTA DE LAS PALAS DE LA HÉLICE	
110	EL SPINEER, QUE SE INSTALA EN ALGUNOS MODELOS DE HÉLICES, TIENE POR FINALIDAD:	A	MEJORAR LAS CONDICIONES AERODINÁMICAS DEL AVIÓN	PROTEGER EL SISTEMA DE CAMBIO DE PASO DE MATERIAS EXTRAÑAS	EVITAR LA FORMACIÓN DE HIELO EN LA HÉLICE	MEJORAR LA ESTÉTICA Y PRESENTACIÓN GENERAL DE AVIÓN	
111	EN UNA HELICE 72CK-42, LOS NÚMEROS SIGNIFICAN:	C	SERIE Y NÚMERO DE FABRICACIÓN	72 ES MODELO DE LA HÉLICE; 42 ES MODIFICACIÓN	72 PULGADAS DE DIÁMETRO; 42 GRADOS DE PASO	72 GRADOS DE PASO; 42 PULGADAS DE DIÁMETRO	
112	LAS FUERZAS AERODINÁMICAS QUE ACTÚAN SOBRE LAS PALAS DE UNA HÉLICE, QUE ESTÁ FUNCIONANDO A ÁNGULO DE PASO NORMAL, TIENDEN A:	A	AUMENTAR EL PASO	REDUCIR EL PASO	DOBLAR LAS PALAS HACIA ATRÁS EN LA LÍNEA DE VUELO	DOBLAR LAS PALAS EN LA DIRECCIÓN DE ROTACIÓN	
113	UNA HÉLICE EN LA POSICIÓN DE PASO BANDERA, TIENE UN ÁNGULO DE PALA DE:	D	180 GRADOS	60 GRADOS	30 GRADOS	90 GRADOS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
114	EL ÁNGULO DE LA PALA DE UNA HÉLICE DE PASO FIJO:	C	ES CONSTANTE DESDE EL CUBO A LA PUNTA	ES MAS GRANDE EN LA PUNTA	ES MAS PEQUEÑO EN LA PUNTA	AUMENTA EN PRODUCCIÓN A LA DISTANCIA EN QUE CADA SECCIÓN ESTÁ DENTRO DEL CUBO	
115	¿QUÉ CONTROLA EL RANGO DE VELOCIDAD CONSTANTE DE UNA HÉLICE?	B	EL ÁNGULO DE ASCENSO Y DESCENSO CON EL ACOMPAÑAMIENTO DE LOS CAMBIOS DE VELOCIDAD DEL AIRE	LAS RPM. DEL MOTOR	EL NÚMERO DE LAS PALAS	LOS LÍMITES MECÁNICOS EN EL RANGO DE PASO DE LA HÉLICE	
116	EL ÁNGULO DE UNA PALA ES UN ÁNGULO FORMADO POR LA LÍNEA PERPENDICULAR AL EJE DEL CIGÜEÑAL Y UNA LÍNEA FORMADA POR:	D	EL VIENTO RELATIVO	EL VIENTO APARENTE	LA CARA DE LA PALA	LA CUERDA DE LA PALA	
117	¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES, ES EL FLUIDO MAS COMÚNMENTE USADO EN EL SISTEMA ANTIHIELO EN LAS HÉLICES DE LOS MOTORES RECÍPROCOS?	A	ALCOHOL ISOPROPÍLICO	ALCOHOL DESNATURALIZADO	COMPUESTOS FOSFATADOS	METIL-ETIL- GLICOL	
118	¿CUANDO UN AVIÓN ESTÁ EN LÍNEA DE VUELO, LA DISTANCIA MÍNIMA DESDE EL EXTREMO DE LA HÉLICE HASTA EL SUELO, NO DEBE SER INFERIOR A?	C	4 PULGADAS	15 PULGADAS	9 PULGADAS	1/2 DIÁMETRO DE LAS RUEDAS DEL TREN	
119	LAS VARIACIONES MÁXIMAS PERMITIDAS EN UN CHEQUEO DE TRACK DE HÉLICES, SON:	A	MÁXIMO 3/16"	MÁXIMO 7/16"	MÁXIMO 5/16"	MÁXIMO 1/16"	
120	EL DESEQUILIBRIO DE UNA HÉLICE, EN QUÉ FORMA AFECTA A LA MARCHA DEL MOTOR:	D	DARÁ MENOS REVOLUCIONES	DARÁ MAS REVOLUCIONES	NO AFECTARÁ LA MARCHA DEL MOTOR	PRODUCIRÁ VIBRACIÓN DE ALTA FRECUENCIA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
121	¿DE QUÉ MANERA, LA FUERZA AERODINÁMICA DE TORSIÓN AFECTA LA OPERACIÓN DE LAS PALAS DE LA HÉLICE?	A	TIENDE A GIRAR LAS PALAS, AL ÁNGULO ALTO DE ELLAS	TIENDE A DOBLAR LAS PALAS, EN LA DIRECCIÓN OPUESTA DE LA ROTACIÓN	TIENDE A DOBLAR LAS PALAS, HACIA ADELANTE	TIENDE A GIRAR LAS PALAS, A SU ÁNGULO BAJO	
122	¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES, ES UNA DE LAS FUNCIONES DEL SISTEMA SIINCRONIZADOR AUTOMÁTICO DE LA HÉLICE DE UN MOTOR MULTIMOTOR?	A	CONTROLAR LAS RPM. DEL MOTOR Y REDUCIR LAS VIBRACIONES	CONTROLAR LA VELOCIDAD EN LAS PUNTAS DE TODAS LAS HÉLICES	AUMENTAR LA VIBRACIÓN Y REDUCIR EL RUIDO	CONTROLAR EL RENDIMIENTO DE POTENCIA DE TODOS LOS MOTORES	
123	EL REGULADOR HIDROMÁTICO DE VELOCIDAD CONSTANTE DE LAS HÉLICES, GOBIERNA EL PASO DE LAS PALAS:	A	MEDIANTE EL ACEITE DEL MOTOR	MECÁNICAMENTE	ELÉCTRICAMENTE	MEDIANTE FLUIDO HIDRÁULICO	
124	LOS ORIFICIOS PERFORADOS EN LAS PUNTAS METÁLICAS DE LAS HÉLICES DE MADERA DE PASO FIJO, SON PARA:	A	IGUALAR EL CONTENIDO DE HUMEDAD DENTRO DE LAS PALAS	MINIMIZAR LAS HENDIDURAS A LO LARGO DEL GRANO DE LA MADERA	DISMINUIR EL PESO DE LA HÉLICE	BALANCEAR LA HÉLICE	
125	LA ADECUADA OPERACIÓN DEL SISTEMA DE DESHIELO ELÉCTRICO DE UNA HÉLICE, PUEDE SER MONITOREADO OBSERVANDO ¿CUÁL DE LO SIGUIENTE?	D	LAS LUCES INDICADORAS	EL VOLTÍMETRO	EL ARTEFACTO DE CICLAJE AUDIBLE	EL AMPERÍMETRO	
126	EN LAS HÉLICES DE PASO FIJO, LAS REVOLUCIONES SON CONTROLADAS POR:	C	COMPENSADOR DE ALTURA	GOBERNADOR ELÉCTRICO	LLAVE DE GAS O ACELERADOR	GOBERNADOR DE TIEMPO CENTRÍFUGO, ACCIONADO POR ACEITE DE MOTOR	
127	¿POR QUÉ ES IMPORTANTE QUE LAS PICADURAS EN EL BORDE DE ATAQUE DE LAS PALAS DE ALEACIÓN DE ALUMINIO, SEAN REMOVIDAS TAN PRONTO COMO SEA POSIBLE?	C	PARA LOCALIZAR ESFUERZOS VIBRATORIOS	PARA MEJORAR LAS CARACTERÍSTICAS AERODINÁMICAS DE LAS PALAS	PARA ELIMINAR LA CONDICIÓN DONDE PUEDAN COMENZAR GRIETAS POR FATIGA	CON EL PROPÓSITO DEL BALANCEAMIENTO HORIZONTAL	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
128	EL GOBERNADOR DE LA HÉLICE, CONTROLA:	B	LA ARTICULACIÓN Y LOS CONTRAPESOS QUE SE MUEVEN HACIA ADENTRO Y HACIA AFUERA	EL ACEITE, HACIA Y DESDE EL MECANISMO DE CAMBIO DE PASO	LA VÁLVULA DE ALIVIO EN EL CONJUNTO DEL ACUMULADOR	LA TENSIÓN DEL RESORTE DE VELOCIDAD EN LA BOMBA REFORZADORA	
129	EL MANUAL AC.43.13-B RECOMIENDA QUE LOS EXTREMOS DE LAS PALAS SEAN PINTADAS EN UNA EXTENSIÓN DE 4"; LA FINALIDAD DE ESTO ES :	D	PARA EVITAR LA CORROSIÓN EN LAS PUNTAS DE LAS PALAS.	UNIFORMAR LA PRESENTACIÓN DE LAS AERONAVES.	AFINAR EL BALANCE DE LA HÉLICE.	HACER MÁS VISIBLE EL PLANO DE ROTACIÓN DE LA HÉLICE DE UN MOTOR EN FUNCIONAMIENTO.	
130	LAS REPARACIONES MAYORES EN LAS PALAS Y HÉLICES DE ALEACIÓN DEL ALUMINIO, PUEDEN SER EFECTUADAS POR:	B	UN REPARADOR, SIN IMPORTAR EN DONDE TRABAJE	UN TALLER APROPIADAMENTE CERTIFICADO, O POR EL FABRICANTE	UN MECÁNICO ESPECIALISTA EN MOTORES QUE ESTÉ TRABAJANDO PARA UN MECÁNICO DE ESTRUCTURAS Y MOTORES, DEBIDAMENTE CERTIFICADOS	CUALQUIER FABRICANTE DE HÉLICES	
131	LA BOMBA DE PASO BANDERA, SE DETIENE CUANDO:	D	DESPUÉS DE 15 SEGUNDOS QUE EL BOTÓN INTERRUPTOR DE BANDERA, HA SIDO OPRIMIDO	EL PISTÓN DE LA HÉLICE ACTIVA UN INTERRUPTOR LIMITADOR	ACTÚA UN MICRO-INTERRUPTOR EN EL GOBERNADOR DE LA HÉLICE	EL INTERRUPTOR DE PRESIÓN DE ACEITE, ABRE	
132	LOS PERÍODOS DE LUBRICACIÓN Y ESPECIFICACIONES DEL LUBRICANTE PARA UNA HÉLICE, SON DETERMINADOS POR:	C	LAS REGULACIONES AERONÁUTICAS VENEZOLANAS (RAV.)	LA SOCIEDAD AMERICANA DE INGENIEROS (SAE. EN INGLÉS)	EL FABRICANTE DE LA HÉLICE	EL FABRICANTE DEL AVIÓN	
133	¿QUÉ ES ESENCIALMENTE CADA PALA DE UNA HÉLICE	A	UN ALA ROTATORIA	UN CONTRAPESO	UN ELEMENTO QUE GENERA SUSTENTACIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
138	DE DONDE TOMA LA HÉLICE LA POTENCIA QUE CONVIERTE EN PROPULSIÓN.	A	DEL MOTOR	DEL FLUJO DE AIRE	DEL SISTEMA HIDRÁULICO	DE LA PRESIÓN DE ACEITE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
134	SE DENOMINA LA DISTANCIA QUE AVANZARÍA LA HÉLICE SI SU MOVIMIENTO SIGUIERA LA DIRECCIÓN DE LA CUERDA DE LAS PALAS	D	PASO EFECTIVO.	DESPLAZAMIENTO	ANGULO DE LA PALA	PASO GEOMÉTRICO	
135	¿CUÁLES SON ALGUNAS DE LAS VENTAJAS DE UNA HÉLICE DE MADERA	A	PESO LIGERO. LA RIGIDEZ, LA ECONOMÍA DE PRODUCCIÓN, LA SIMPLICIDAD DE LA CONSTRUCCIÓN Y LA FACILIDAD DE REEMPLAZO	POR SU MALEABILIDAD	POR SU PESO	TODAS LAS ANTERIORES	
136	¿CUÁL ES EL OBJETIVO DE LOS ORIFICIOS QUE TIENEN LOS REVESTIMIENTOS DE LAS HÉLICES DE MADERA EN LA PUNTA DE LAS PALAS	B	REFORZAR LA RESISTENCIA	DRENAR LA HUMEDAD	HACERLAS MAS LIVIANAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
137	¿QUÉ SE UTILIZA PARA ASENTAR LA HÉLICE DE MADERA EN EL EJE DEL MOTOR?	A	UN CONO DELANTERO Y UN CONO TRASERO	UN CONO TRASERO Y UNA TUERCA DE SUJECIÓN	UN CONO TRASERO Y UNA TUERCA DE SUJECIÓN DELANTERA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
139	CUALES SON LAS PARTES PRINCIPALES QUE CONSTITUYE LA HÉLICE	B	ESPIGA, CUBO Y CÚPULA	CÚPULA CUBO Y PALA	ESPIGA Y CUBO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
140	CUALES SON LAS TRES PARTES QUE CONSTITUYEN LAS PALAS.	A	ESPIGA, PALA Y PUNTA	ESPIGA Y PALA	CÚPULA, PUNTA Y ESPIGA	CUBO Y CÚPULA	
141	CUAL ES EL PROPÓSITO DEL CUBO LLAMADO TAMBIÉN BARRIL.	C	SOPORTA LA HÉLICE EN EL EJE DEL MOTOR Y PERMITE MOVIMIENTO VERTICAL	RETARDA EL DESPRENDIMIENTO DE LA CAPA LIMITE	SOPORTA LA HÉLICE EN EL EJE DEL MOTOR Y PERMITE MOVIMIENTO ANGULAR	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
142	CUAL DE ESTAS NO ES UNA PARTE QUE AERODINÁMICAMENTE COMPONEN UNA PALA	D	EXTRADÓS	INTRADÓS	BORDE DE ATAQUE DE LA PALA	CUERDA MEDIA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
143	¿CUÁL ES EL MATERIAL DEL CUAL SON CONSTRUIDAS LAS HÉLICES DE PASO FIJO METÁLICAS MÁS MODERNA	D	DE ACERO INOXIDABLE	DE ALEACIÓN DE ALUMINIO	DE DURALUMINIO	ALEACIÓN DE ALUMINIO ANODIZADO	
144	¿QUÉ DETERMINA EL PROCESO DE TRAYECTORIA DE LAS PALAS	B	EL DIÁMETRO DE LA HÉLICE	LA POSICIÓN DE LAS PUNTAS DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE CON RESPECTO A LA OTRA		EL LARGO DE LAS PALAS Y LA POSICIÓN CON RESPECTO A LA AERONAVE	
145	¿QUÉ INSTRUMENTO SE UTILIZA PARA MEDIR LOS ÁNGULOS DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE?	C	TORNILLO MICROMÉTRICO	MEDIDOR DE ÁNGULOS	PROTRACTOR	NINGUNO DE LOS ANTERIORES	
146	¿QUÉ MATERIALES DEBEN SER EVITADOS PARA LA LIMPIEZA DE LAS PALAS DE UNA HÉLICE METÁLICA	A	LANAS DE ACERO Y BROCHAS METÁLICAS	BROCHAS DE CERDA Y PAÑOS	SOLVENTE DE LIMPIEZA	TODAS LAS ANTERIORES	
147	¿CÓMO SE LUBRICA UNA HÉLICE HIDROMÁTICA QUE OPERA CON ACEITE DEL MOTOR?	A	CON ACEITE DEL MISMO MOTOR	CON UN ESTANQUE PROPIO	ENGRASÁNDOLO A PERIODOS REGULARES	NINGUNO DE LOS ANTERIORES	
148	LA OPERACIÓN DE LA VÁLVULA PILOTO DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA DE VELOCIDAD CONSTANTE, SIN POSICIÓN BANDERA, ES CONTROLADA POR	B	LA ACCIÓN DE LA VÁLVULA DE RELEVO DE LA BOMBA BOOSTER.	LA ACCIÓN CENTRÍFUGA DE LOS CONTRAPESOS DEL GOBERNADOR.	LA ACCIÓN DE LA PRESIÓN DE ACEITE DE LA BOMBA DEL GOBERNADOR.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
149	¿QUÉ PUEDE RESULTAR EN UNA HÉLICE EN LA CUAL LA VELOCIDAD DE LAS PUNTAS DE LAS PALAS ES EXCESIVA	A	BAJA EFICIENCIA Y VIBRACIÓN	ALTA EFICIENCIA Y OSCILACIÓN	DESGASTE EXCESIVO		
150	LA DIFERENCIA ENTRE PASO GEOMÉTRICO Y PASO EFECTIVO ES:	C	PASO GEOMÉTRICO	PASO EFECTIVO	DESLIZAMIENTO	ANGULO DE LA PALA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
151	¿LA DISTANCIA QUE LA HÉLICE SE MUEVE HACIA ADELANTE EN CADA REVOLUCIÓN ES EL PASO EFECTIVO?	A	VERDADERO	FALSO			
152	CUALES SON LOS ESFUERZOS QUE SOPORTA UNA HÉLICE	A	TORSIÓN, FLEXIÓN Y TRACCIÓN		FLEXIÓN PESO Y FLUTTER	EMPUJE Y TRACCIÓN	FLUTTER Y TRACCIÓN



MOTORES RECÍPROCOS II

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	¿LA MAYOR DENSIDAD DE LÍNEAS DE FLUJO EN EL CIRCUITO MAGNETICO DE UN IMÁN PERMANENTE EN UN MAGNETO QUE ROTA OCURRE CUANDO EL IMÁN ESTÁ EN CUAL POSICIÓN?	A	ALINEACIÓN COMPLETA DE LAS CARAS DE LOS POLOS	A UN CIERTO ANGULO DE DESPLAZAMIENTO MÁS ALLÁ DE LA POSICIÓN NEUTRAL, REFERIDO COMO ANGULO O POSICIÓN DE E-GAP.	LA POSICIÓN DONDE LOS CONTACTOS DEL PLATINO ESTÁN ABIERTOS.	
2	CUANDO EL MAGNETO POSEE EL TIEMPO INTERNO CORRECTO, LOS CONTACTOS DEL PLATINO COMIENZAN A ABRIR CUANDO EL IMÁN RODANTE ESTÁ.	C	CON LAS ZAPATAS DE LOS POLOS COMPLETAMENTE ALINEADOS	PASADO DE POCOS GRADOS DESPUÉS DE LA POSICIÓN DE LAS ZAPATAS DE LOS POLOS COMPLETAMENTE ALINEADOS.	A POCOS GRADOS DESPUÉS DE LA POSICIÓN NEUTRAL.	
3	¿CUÁL ES LA LOCALIZACIÓN ELÉCTRICA DEL CAPACITOR PRIMARIO EN UN MAGNETO DE ALTA TENSIÓN?	A	EN PARALELO CON LOS CONTACTOS DEL PLATINO.	EN SERIE CON LOS CONTACTOS DEL PLATINO.	EN SERIE CON CABLEADO DEL PRIMARIO Y SECUNDARIO.	
4	EN UN SISTEMA DE ENCENDIDO DE ALTA TENSIÓN, LA CORRIENTE EN EL EMBOBINADO DEL SECUNDARIO DEL MAGNETO ES:	B	CONDUcido DEL EMBOBINADO DEL PRIMARIO MEDIANTE LA DESCARGA DEL CAPACITOR.	INDUCIDA CUANDO EL CIRCUITO PRIMARIO ES INTERRUMPIDO.	INDUCIDO CUANDO EL CIRCUITO PRIMARIO DESCARGA MEDIANTE LOS CONTACTOS DEL PLATINO.	
5	¿CUÁL ES LA LOCALIZACIÓN RADIAL DE DOS POLOS NORTES DE UN MAGNETO RODANTE DE CUATRO POLOS EN UN MAGNETO DE ALTA TENSIÓN?	A	180° POR PARTE.	270° POR PARTE.	90° POR PARTE.	
6	¿CUÁLES COMPONENTES CONFORMAN EL SISTEMA MAGNETICO DE UN MAGNETO?	C	ZAPATAS DE LOS POLOS, LAS EXTENSIONES DE LAS ZAPATAS DE LOS POLOS, Y LA BOBINA PRIMARIA.	LAS BOBINAS PRIMARIAS Y SECUNDARIAS.	EL IMÁN RODANTE, LAS ZAPATAS DE LOS POLOS, LAS EXTENSIONES DE LAS ZAPATAS DE LOS POLOS, Y EL CORAZÓN DE LA BOBINA.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
7	EN UN SISTEMA DE ENCENDIDO DE AERONAVE, UNA DE LAS FUNCIONES DEL CAPACITOR ES PARA:	B	REGULAR EL FLUJO DE CORRIENTE ENTRE LA BOBINA DEL PRIMARIO Y DEL SECUNDARIO.	FACILITAR UN MAS RÁPIDO COLAPSO DEL CAMPO MAGNETICO LA BOBINA DEL PRIMARIO.	PARAR EL FLUJO DE LAS LÍNEAS MAGNÉTICAS DE FUERZA CUANDO LOS CONTACTOS DEL PLATINO SE ABREN.	
8	CUANDO LA VELOCIDAD DEL MOTOR DE UNA AERONAVE SE INCREMENTA, EL VOLTAJE INDUCIDO EN LA BOBINA DEL PRIMARIO DE UN MAGNETO.	B	PERMANECE CONSTANTE	SE INCREMENTA.	VARÍA CON LO FIJADO POR EL REGULADOR DE VOLTAJE.	
9	EN UN MOTOR DE 18 CILINDROS, ¿CUANTOS SECUNDARIOS SON REQUERIDOS EN UN SISTEMA DE ENCENDIDO DE BAJA TENSIÓN?	A	36.	18.	9.	
10	EL SUICHE DE UN MAGNETO DE ENCENDIDO ESTÁ CONECTADO.	B	EN SERIE CON LOS CONTACTOS DEL PLATINO.	EN PARALELO CON LOS CONTACTOS DEL PLATINO.	EN SERIE CON EL CAPACITOR PRIMARIO Y EN PARALELO CON LOS CONTACTOS DEL PLATINO.	
11	LA CHISPA SE PRODUCE EN UN SISTEMA DE ENCENDIDO POR MAGNETO CUANDO LOS CONTACTOS DEL PLATINO ESTÁN:	B	COMPLETAMENTE ABIERTOS.	EMPEZANDO A ABRIR.	COMPLETAMENTE CERRADOS	
12	CUAL ES EL PROPÓSITO DE USAR UN IMPULSADOR DE TORQUE (IMPULSE COUPLING) EN UN MAGNETO?	C	PARA ABSORBER LOS IMPULSOS VIBRATORIOS ENTRE EL MAGNETO Y EL MOTOR.	PARA COMPENSAR EL JUEGO ENTRE LOS ENGRANES DEL MAGNETO Y EL MOTOR.	PARA PRODUCIR UNA ELEVADA VELOCIDAD ROTACIONAL MOMENTÁNEA EN EL MAGNETO.	
13	EL E-GAP (LUZ DE MAYOR EFICIENCIA) ES USUALMENTE DEFINIDA COMO EL NUMERO DE GRADOS ENTRE LA POSICIÓN NEUTRAL DE LA ROTACIÓN DEL MAGNETO Y LA POSICIÓN.	B	DONDE LOS CONTACTOS DEL PLATINO ESTÁN CERRADO.	DONDE LOS CONTACTOS DEL PLATINO ESTÁN ABIERTOS.	DE MAYOR DENSIDAD DE FLUJO MAGNETICO.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
14	LAS CARCASAS DE LOS MAGNETOS PARA AERONAVES SON USUALMENTE VENTILADOS PARA:	C	PREVENIR LA ENTRADA DE AIRE EXTERNA HÚMEDA.	DISPONER AIRE CALIENTE DEL COMPARTIMIENTO DE ACCESORIOS PARA MANTENER LAS PARTES INTERNAS DE LOS MAGNETOS SECOS.	PROVEER ENFRIAMIENTO Y REMOCIÓN DE GASES CORROSIVOS PRODUCIDOS POR EL CHISPEO NORMAL.	
15	¿CUÁL ES LA DIFERENCIA ENTRE UN SISTEMA DE ENCENDIDO PARA MOTOR DE ALTA TENSIÓN Y DE BAJA TENSIÓN?	C	UN SISTEMA DE BAJA TENSIÓN PRODUCE RELATIVAMENTE BAJO VOLTAJE EN LAS BUJÍAS COMPARATIVAMENTE AL SISTEMA DE ALTA TENSIÓN.	UN SISTEMA DE ALTA TENSIÓN ES DISEÑADO PARA AERONAVES PARA ELEVADAS ALTURAS, MIENTRAS UN SISTEMA DE BAJA TENSIÓN ES PARA BAJAS Y MEDIANAS ALTITUDES.	UN SISTEMA DE BAJA TENSIÓN USA UN TRANSFORMADOR CERCA DE LAS BUJÍAS PARA AUMENTAR EL VOLTAJE, MIENTRAS EL SISTEMA DE ALTA TENSIÓN ES CONSTANTE DESDE EL MAGNETO A LAS BUJÍAS.	
16	LA CANTIDAD DE VOLTAJE GENERADO EN LA BOBINA SECUNDARIA EN CUALQUIER MAGNETO SE DETERMINA POR EL NUMERO DE VUELTAS DEL CABLE Y POR LA:	B	TASA CALIBRADA DEL CAMPO MAGNETICO ALREDEDOR DEL EMBOBINADO PRIMARIO.	TASA DE COLAPSO DEL CAMPO MAGNETICO DEL EMBOBINADO PRIMARIO.	CANTIDAD DE CARGA SOLTADA POR EL CAPACITOR.	
17	LOS CONTACTOS DEL PLATINO DEL MAGNETO PUEDEN SER PUESTOS A TIEMPO EN SU APERTURA CUANDO EL:	B	IMÁN RODANTE SE POSICIONA A POCOS GRADOS ANTES DE LA POSICIÓN NEUTRAL.	UN ALTO ESTRÉS EXISTE EN EL CAMPO MAGNETICO DEL CIRCUITO MAGNETICO.	IMÁN RODANTE ESTA EN LA POSICIÓN DE MÁXIMA INTENSIDAD DEL CAMPO MAGNETICO (FULL REGISTER).	
18	¿CUÁL SERA EL EFECTO SI LOS ELECTRODOS DE LAS BUJÍAS ESTÁN CON UNA LUZ MUY GRANDE?	B	FALLA DE AISLAMIENTO.	ENCENDIDO PESADO.	DAÑO EN LOS CABLES.	
19	¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES ES EL DAÑO MAS COMÚN CUANDO SE REMUEVEN LAS BUJÍAS?	C	EL ELECTRODO CENTRAL.	LA SECCIÓN DE LA CONCHA EXTERNA.	EL AISLAMIENTO.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
20	EN MUCHAS AERONAVES MULTIMOTORES CON MOTORES RECÍPROCOS, LA SINCRONIZACIÓN AUTOMÁTICA DE LAS HÉLICES ES REALIZADA A TRAVÉS DE LA ACTUACIÓN DE LAS:	B	LAS LEVAS DE LA MARIPOSA.	LOS GOBERNADORES DE LAS HÉLICES.	LAS LEVAS DE CONTROL DE LAS HÉLICES.	
21	¿CUÁL ES LA FUNCIÓN DEL SISTEMA DE SINCRONIZACIÓN AUTOMÁTICA DE LA HÉLICE EN AERONAVES MULTIMOTORES?	B	CONTROLAR LA VELOCIDAD DE LAS PUNTAS DE LAS PALAS DE LAS HÉLICES.	CONTROLAR LAS R.P.M DEL MOTOR Y REDUCIR LA VIBRACIÓN.	CONTROLAR LA POTENCIA DE SALIDA DE TODOS LOS MOTORES.	
22	LA FORMACIÓN DE HIELO EN LAS HÉLICES, CUANDO UNA AERONAVE ESTA EN VUELO:	A	DECRECERÁ EL EMPUJE Y CAUSARA EXCESIVAS VIBRACIONES.	INCREMENTARA LA VELOCIDAD DE PERDIDA DE LA AERONAVE Y AUMENTARA EL RUIDO.	DISMINUIRÁ LA POTENCIA DISPONIBLE DEL MOTOR.	
23	EL GOBERNADOR DE LA HÉLICE CONTROLA EL:	A	ACEITE HACIA Y DESDE EL MECANISMO DE CAMBIO DE PASO.	LA TENSIÓN DEL RESORTE EN EL RESORTE DE VELOCIDAD DE LA BOMBA REFORZADORA.	EL VARILLAJE Y EL MOVIMIENTO DE LAS CONTRAPESAS HACIA DENTRO HACIA FUERA.	
24	¿QUÉ ACCIÓN TOMA LUGAR, CUANDO SE ACTÚA DESDE LA CABINA DE LA LEVA DE CONTROL DE UNA HÉLICE HIDROMÁTICA DE VELOCIDAD CONSTANTE?	A	LA COMPRESIÓN DEL RESORTE DE VELOCIDAD ES CAMBIADA.	LA PRESIÓN EN LA BOMBA REFORZADORA ES VARIADA.	LA VÁLVULA DE DERIVACIÓN (BYPASS) ES POSICIONADA PARA DIRIGIR LA PRESIÓN DE ACEITE AL DOMO DE LA HÉLICE.	
25	¿CUÁL FUERZA OPERACIONAL CAUSARA EL MAYOR ESFUERZO A LA HÉLICE?	B	LA FUERZA AERODINÁMICA TORSORA.	LA FUERZA CENTRIFUGA.	LA FUERZA DE EMPUJE FLEXIONANTE.	
26	¿CUÁL FUERZA OPERACIONAL TENDERA A INCREMENTAR EL ANGULO DE LA PALA DE UNA HÉLICE?	B	LA FUERZA TORSORA CENTRIFUGA.	LA FUERZA AERODINÁMICA TORSORA.	LA FUERZA DE EMPUJE FLEXIONANTE.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
27	¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES DESCRIBE MEJOR EL MOVIMIENTO DE LA PALA QUE ESTA EN LA POSICIÓN DE ALTAS R.P.M CUANDO LA ACCIÓN DE REVERSA HA COMENZADO?	A	BAJO PASO DIRECTO A PASO DE REVERSA.	BAJO PASO A TRAVÉS DE ALTO PASO A PASO DE REVERSA.	BAJO PASO A TRAVÉS DE POSICIÓN DE BANDERA A PASO DE REVERSA.	
28	EL ANGULO DE LA PALA DE UNA HÉLICE SE DEFINE COMO EL ANGULO ENTRE CUERDA DEL PERFIL (EN LA ESTACION DE REFERENCIA EN LA PALA) Y CUAL DE LAS SIGUIENTES?	A	EL PLANO DE ROTACIÓN.	EL VIENTO RELATIVO.	EL EJE DE ROTACIÓN DE LA PALA DURANTE EL CAMBIO DE PASO.	
29	DURANTE CUAL DE LAS SIGUIENTES CONDICIONES DE VUELO EL ANGULO DE PASO DE LA PALA DE UNA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE SERA MAYOR?	C	APROXIMACIÓN PARA ATERRIZAR.	ASCENSO SIGUIENDO EL DESPEGUE.	ALTA VELOCIDAD, ELEVADA ALTITUD EN VUELO DE CRUCERO.	
30	LA DISTANCIA REAL DE UNA HÉLICE QUE SE MUEVE HACIA DELANTE A TRAVÉS DEL AIRE DURANTE UNA REVOLUCIÓN ES CONOCIDA COMO EL:	A	PASO EFECTIVO.	EL PASO GEOMÉTRICO.	EL PASO RELATIVO.	
31	CUAL ES EL EFECTO EN EL MAGNETO AL RAJARSE EL ROTOR DEL DISTRIBUIDOR?	A	SE ATERRA EL CIRCUITO SECUNDARIO A TRAVÉS DE LA GRIETA.	ENCIENDE DOS CILINDROS SIMULTÁNEAMENTE.	SE ATERRA EL CIRCUITO PRIMARIO A TRAVÉS DE LA GRIETA.	
32	SI SE CONSIGUE QUE LA MALLA DE PROTECCIÓN DEL SISTEMA DE ENCENDIDO NO REDUCE ADECUADAMENTE EL RUIDO, ES NECESARIO INSTALAR:	B	UNA SEGUNDA CAPA DE MALLA.	UN FILTRO ENTRE EL MAGNETO Y SU SUICHE.	CONECTAR LOS CABLES DE LA MALLA A TIERRA.	
33	CUANDO UN MAGNETO ESTÁ OPERANDO, ¿CUÁL ES LA PROBABLE CAUSA PARA LA PERDIDA DEL TIEMPO INTERNO?	C	EL IMÁN RODANTE PERDIÓ SU MAGNETISMO.	LOS DIENTES DEL ENGRANE DEL DISTRIBUIDOR ESTÁN DESGASTADOS EN LOS DIENTES DEL ROTOR.	LA LEVA LEVANTADORA ESTÁ DESGASTADA Y/O LOS CONTACTOS DEL PLATINO EROSIONADOS.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
34	LAS BUJÍAS SE CONSIDERAN FUERA DEL LIMITE DE EROSIÓN CUANDO LOS/EL:	A	ELECTRODOS TIENEN UNA EROSIÓN ALREDEDOR DE UNO Y MEDIO DE SUS DIMENSIONES ORIGINALES.	LOS BORDES DEL ELECTRODO CENTRAL SE HAN REDONDEADO.	ELECTRODOS TIENEN UNA EROSIÓN ALREDEDOR DE DOS TERCIOS DE SUS DIMENSIONES ORIGINALES.	
35	¿CUÁL ES EL RESULTADO DE MOVER LA MARIPOSA EN UN MOTOR RECIPROCO CUANDO LA HÉLICE ESTÁ EN EL RANGO DE VELOCIDAD CONSTANTE CON EL MOTOR DESARROLLANDO POTENCIA DE CRUCERO?	A	ABRIENDO LA MARIPOSA CAUSARA UN INCREMENTO EN EL ANGULO DE LA PALA.	LAS R.P.M VARIARAN DIRECTAMENTE CON CUALQUIER MOVIMIENTO DE LA MARIPOSA.	MOVIMIENTOS DE LA MARIPOSA NO AFECTARAN EL ANGULO DE LA PALA.	
36	EL EMPUJE PRODUCIDO POR LA ROTACIÓN DE LA HÉLICE ES EL RESULTADO DE:	B	UN ÁREA DE BAJA PRESIÓN DETRÁS DE LAS PALAS.	UN ÁREA DE DISMINUCIÓN DE PRESIÓN INMEDIATAMENTE EN FRENTE DE LA PALA DE LA HÉLICE.	EL ANGULO DEL VIENTO RELATIVO Y LA VELOCIDAD DE ROTACIÓN DE LA HÉLICE.	
37	¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES SE IDENTIFICA COMO EL LADO CURVILÍNEO DE LA PALA DE LA HÉLICE, CORRESPONDIENTE A LA SUPERFICIE SUPERIOR DE UN PERFIL ALAR?	A	PORTE TRASERA DE LA PALA (BLADE BACK).	CUERDA DE LA PALA.	CARA DE LA PALA (BLADE FACE)	
38	¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES DESCRIBE MEJOR EL MOVIMIENTO DE LA PALA A UN COMPLETO EMBANDERAMIENTO PARA UNA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE QUE ESTÁ EN UNA POSICIÓN DE BAJAS R.P.M CUANDO LA ACCIÓN DE EMBANDERAMIENTO COMIENZA?	B	ALTO PASO A TRAVÉS DE BAJO PASO A LA POSICIÓN DE BANDERA.	ALTO PASO DIRECTAMENTE A LA POSICIÓN DE BANDERA.	BAJO PASO A TRAVÉS DE ALTO PASO A LA POSICIÓN DE BANDERA.	
39	¿CUÁLES DE LOS SIGUIENTES PODRÍAN CAUSAR DAÑO A LA NARIZ CERÁMICA O AL ELECTRODO DE UNA BUJÍA DE AERONAVE?	B	EL CONECTOR INSTALADO SIN EL SELLO DE COBRE.	INAPROPIADO PROCEDIMIENTO DE CALIBRACIÓN.	EXCESIVO VOLTAJE DEL MAGNETO.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
40	CUAL ES EL PRINCIPAL PROPÓSITO DE CUBRIR CON METAL LAS PUNTAS DE LAS PALAS Y EXTENDERLOS A LO LARGO DEL BORDE DE ATAQUE DE CADA PALA DE UNA HÉLICE DE MADERA?	B	INCREMENTAR LA RESISTENCIA LATERAL DE LA PALA.	PREVENIR EL DAÑO POR IMPACTO DE LA PUNTA Y EL BORDE DE ATAQUE DE LA PALA.	INCREMENTAR LA RESISTENCIA LONGITUDINAL DE LA PALA.	
41	LA BUJÍAS SE CONSIDERAN FUERA DEL LIMITE DE EROSIÓN CUANDO LOS/EL:	A	ELECTRODOS TIENEN UNA EROSIÓN ALREDEDOR DE UNO Y MEDIO DE SUS DIMENSIONES ORIGINALES.	LOS BORDES DEL ELECTRODO CENTRAL SE HAN REDONDEADO.	ELECTRODOS TIENEN UNA EROSIÓN ALREDEDOR DE DOS TERCIOS DE SUS DIMENSIONES ORIGINALES.	
42	CUALES DE LAS SIGUIENTES FUERZAS O COMBINACIÓN DE FUERZAS OPERAN PARA MOVER LAS PALAS DE UNA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE CON CONTRAPESAS A UNA POSICIÓN DE ALTO PASO?	B	LA PRESIÓN DE ACEITE DEL MOTOR ACTÚA EN ARREGLO CILINDRO-PISTÓN Y LA FUERZA CENTRIFUGA ACTÚA SOBRE LAS CONTRAPESAS.	LA FUERZA CENTRIFUGA ACTÚA SOBRE LAS CONTRAPESAS.	LA PRESIÓN DE ACEITE DEL GOBERNADOR DE LA HÉLICE ACTÚA EN ARREGLO CILINDRO-PISTÓN DE LA HÉLICE.	
43	EL ANGULO DE LA PALA DE UNA HÉLICE A PASO FIJO.	B	ES MÁS GRANDE EN LA PUNTA.	ES MÁS PEQUEÑA EN LA PUNTA.	SE INCREMENTA EN PROPORCIÓN A LA DISTANCIA DE CADA SECCIÓN DESDE EL CUBO (RAÍZ).	
44	¿QUÉ CONTROLA EL RANGO DE VELOCIDAD CONSTANTE DE UNA HÉLICE A VELOCIDAD CONSTANTE?	C	LAS R.P.M DEL MOTOR.	EL ANGULO DE ASCENSO Y DESCENSO CON EL ACOMPAÑAMIENTO DEL CAMBIO EN VELOCIDAD.	LOS LIMITES MECÁNICOS EN EL RECORRIDO DEL PASO DE LA HÉLICE.	
45	PARA EL DESPEGUE, UNA HÉLICE A PASO CONSTANTE ES NORMALMENTE COLOCADA EN LA:	C	POSICIÓN DE ALTO PASO, ALTAS R.P.M	POSICIÓN DE ALTO PASO, BAJAS R.P.M	POSICIÓN DE BAJO PASO, ALTAS R.P.M	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
46	UNA HÉLICE A VELOCIDAD CONSTANTE PROVEE MÁXIMA EFICIENCIA:	B	INCREMENTANDO EL PASO DE LA HÉLICE DISMINUYENDO LA VELOCIDAD DE LA AERONAVE.	AJUSTANDO EL ANGULO DE LA PALA PARA LA MAYORÍA DE LAS CONDICIONES ENCONTRADAS EN VUELO.	INCREMENTA EL COEFICIENTE DE SUSTENTACIÓN DE LA PALA.	
47	LA FUERZA CENTRIFUGA TORSIONAL QUE ACTÚA EN LA PALA DE LA HÉLICE ES:	C	MAS GRANDE QUE LA FUERZA AERODINÁMICA TORSIONAL Y TIENDE A MOVER LA PALA A UN ALTO ANGULO.	MENOR QUE LA FUERZA AERODINÁMICA TORSIONAL Y TIENDE A MOVER LA PALA A UN BAJO ANGULO.	MAS GRANDE QUE LA FUERZA AERODINÁMICA TORSIONAL Y TIENDE A MOVER LA PALA A UN BAJO ANGULO.	
48	¿CUÁLES DE LOS SIGUIENTES, OBTENIDOS DURANTE EL CHEQUEO DEL MAGNETO A 1700 R.P.M, INDICAN UN CORTO (ATERRAMIENTO) CIRCUITO ENTRE EL PRIMARIO DEL MAGNETO DERECHO Y EL SUICHE DE ENCENDIDO?	B	AMBOS 1700 R.P.M; DER-1625 R.P.M; IZQ-1700 R.P.M; APAGADO (OFF) 1625 R.P.M	AMBOS 1700 R.P.M; DER-0 R.P.M; IZQ-1700 R.P.M; APAGADO (OFF) 0 R.P.M	AMBOS 1700 R.P.M; DER-0 R.P.M; IZQ-1675 R.P.M; APAGADO (OFF) 0 R.P.M	
49	SI UN SUICHE DE ENCENDIDO DE UNA AERONAVE SE GIRA A OFF Y EL MOTOR CONTINUA A RODAR NORMALMENTE, EL PROBLEMA ES CAUSADO PROBABLEMENTE POR:	A	UN CABLE ABIERTO ATERRADO EN EL MAGNETO.	ARCO ELÉCTRICO ENTRE LOS CONTACTOS DEL PLATINO.	CABLE DEL PRIMARIO ATERRADO.	
50	SI LA RELACIÓN DE COMBUSTIBLE/AIRE ES APROPIADA Y EL TIEMPO DE IGNICIÓN ES EL CORRECTO, EL PROCESO DE COMBUSTIÓN SERA COMPLETADO:	C	DE 20 A 30° ANTES DEL PUNTO MUERTO SUPERIOR AL FINAL DE LA ETAPA DE COMPRESIÓN.	CUANDO LA VÁLVULA DE ESCAPE SE ABRE AL FINAL DE LA ETAPA DE POTENCIA.	JUSTO DESPUÉS DEL PUNTO MUERTO SUPERIOR COMENZANDO LA ETAPA DE POTENCIA.	
51	¿CUÁL MEZCLA DE AIRE/COMBUSTIBLE RESULTARA EN UNA ALTA TEMPERATURA DEL MOTOR?	C	UNA MEZCLA MAS POBRE QUE LA MEZCLA RICA DE MAYOR POTENCIA 0.085.	UNA MEZCLA MAS RICA QUE LA MEZCLA FULL-RICA DE 0.087.	UNA MEZCLA MAS POBRE QUE LA MEZCLA MANUAL POBRE DE 0.060.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
52	REDUCCIÓN EN LA DENSIDAD DEL AIRE A ALTA ALTITUD TIENE UN DECIDIDO EFECTO EN LA CARBURACIÓN, RESULTANDO EN UNA REDUCCIÓN DE POTENCIA DEL MOTOR POR:	A	EXCESIVO ENRIQUECIMIENTO DE LA MEZCLA AIRE/COMBUSTIBLE.	EXCESIVO EMPOBRECIMIENTO DE LA MEZCLA AIRE/COMBUSTIBLE.	REDUCCIÓN DE LA VAPORIZACIÓN DEL COMBUSTIBLE.	
53	UN MOTOR RECIPROCO DE AERONAVE NO SUPERCARGADO (NORMALMENTE ASPIRADO), OPERADO CON LA PALANCA DE POTENCIA EN SU POSICIÓN MÁXIMA DESDE EL NIVEL DEL MAR, HASTA 10000 PIES, PERMITIENDO QUE LAS R.P.M NO CAMBIEN,	C	PERDERÁ POTENCIA DEBIDO A LA REDUCCIÓN DE VOLUMEN DE AIRE DENTRO DE LOS CILINDROS.	PRODUCIRÁ POTENCIA CONSTANTE DEBIDO A QUE SE MANTIENE EL MISMO VOLUMEN DE AIRE DENTRO DE LOS CILINDROS.	PERDERÁ POTENCIA DEBIDO A LA REDUCIDA DENSIDAD DEL AIRE ADENTRO DE LOS CILINDROS.	
54	UN CONTROL DE MEZCLA AUTOMÁTICA DE MOTOR RECIPROCO RESPONDE AL CAMBIO DE DENSIDAD EN EL AIRE CAUSADO POR EL CAMBIO EN:	C	ALTITUD O HUMEDAD.	SOLAMENTE ALTITUD.	ALTITUD Y TEMPERATURA.	
55	EN UN CARBURADOR TIPO FLOTADOR, EL PROPÓSITO DE LA VÁLVULA ECONOMIZADORA ES PARA:	C	PROVEER COMBUSTIBLE EXTRA PARA ACELERAR VIOLENTAMENTE EL MOTOR.	MANTENER LA MEZCLA LO MAS POBRE POSIBLE DURANTE LA MEJOR POTENCIA DE CRUCERO.	PROVEER LA MEZCLA MAS RICA Y ENFRIAR A LA MÁXIMA POTENCIA.	
56	EL RECORRIDO DE CALOR (HEAT RANGE) EN UNA BUJÍA ES EL RESULTADO DE:	B	EL ÁREA DEL CONECTOR EXPUESTO A FLUJO DE AIRE DE ENFRIAMIENTO.	SU HABILIDAD EN TRANSFERIR EL CALOR DESDE EL TERMINAL DE ENCENDIDO DE LA BUJÍA A LA CABEZA DEL CILINDRO.	LA INTENSIDAD DE CALOR DE LA BUJÍA.	
57	LOS NÚMEROS QUE APARECEN EN EL BLOQUE DEL DISTRIBUIDOR INDICAN EL/LA:	A	EL ORDEN DE ENCENDIDO DEL DISTRIBUIDOR.	RELACIÓN ENTRE LOS NÚMEROS DEL TERMINAL DEL DISTRIBUIDOR Y LOS NÚMEROS DE LOS CILINDROS.	EL ORDEN DE ENCENDIDO DEL MOTOR.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
58	¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES DESCRIBE CON MAS PRECISIÓN EL RECORRIDO DE CALOR DE LA BUJÍA (HEAT RANGE):	C	LA LONGITUD DE LA PORCIÓN ROSCADA DE LA CASCARA USUALMENTE SE DENOMINA EL RECORRIDO DE CALOR DE LA BUJÍA.	UN TAPÓN CALIENTE ES COLOCADO PARA QUE LA PUNTA DEL AISLADOR SEA RAZONABLEMENTE CORTA Y ASÍ ELEVAR LA TASA DE TRANSFERENCIA DE CALOR DESDE LA PUNTA A TRAVÉS DE LA CASCARA DE LA BUJÍA A LA CABEZA DEL CILINDRO.	UN TAPÓN FRIO ES COLOCADO PARA QUE LA PUNTA DEL AISLADOR SEA RAZONABLEMENTE CORTA Y ASÍ ELEVAR LA TASA DE TRANSFERENCIA DE CALOR DESDE LA PUNTA A TRAVÉS DE LA CASCARA DE LA BUJÍA A LA CABEZA DEL CILINDRO.	
59	LA FUERZA PARA DOSIFICAR EL COMBUSTIBLE EN UN CARBURADOR CONVENCIONAL TIPO FLOTADOR EN SU RANGO DE OPERACIÓN NORMAL ES LA DIFERENCIA ENTRE LA PRESIÓN QUE ACTÚA EN LA DESCARGA DEL INYECTOR LOCALIZADA EN EL VENTURI Y LA PRESIÓN:	A	QUE ACTÚA EN EL COMBUSTIBLE EN LA CÁMARA DEL FLOTADOR.	DEL COMBUSTIBLE COMO INGRESA AL CARBURADOR.	DEL AIRE COMO INGRESA EN EL VENTURI (PRESIÓN DE IMPACTO).	
60	LA RETRO-SUCCIÓN DEL SISTEMA DE CONTROL DE MEZCLA OPERA POR:	B	VARIANDO LA PRESIÓN EN LA SECCIÓN DEL VENTURI.	VARIANDO LA PRESIÓN QUE ACTÚA EN EL COMBUSTIBLE EN LA CÁMARA DEL FLOTADOR	CAMBIANDO EL ÁREA DE LA SECCIÓN TRANSVERSAL EFECTIVA DEL ORIFICIO DE DOSIFICACIÓN PRINCIPAL (JET).	
61	EN UN MOTOR EQUIPADO CON UN CARBURADOR DE PRESIÓN, EL COMBUSTIBLE DE ALIMENTACIÓN EN EL RANGO DE IDLING (MÍNIMA POTENCIA) ES ASEGURADO POR LA INCLUSIÓN EN EL CARBURADOR DE:	A	UN RESORTE EN LA CÁMARA DE COMBUSTIBLE NO DOSIFICADA PARA SUPLEMENTAR LA ACCIÓN DE UNA FUERZA DE DOSIFICADO NORMAL.	UN JET DE DOSIFICACIÓN DE IDLE QUE BYPASEA (DERIVA) EL CARBURADOR EN EL RANGO DE IDLE.	UN VENTURI REFORZADOR SEPARADO QUE SENSA LA REDUCCIÓN DE FLUJO DE AIRE DURANTE EL ENCENDIDO Y LAS R.P.M EN IDLE.	
62	LA CHISPA OCURRE EN LA BUJÍA CUANDO EL CIRCUITO:	C	SECUNDARIO DEL ENCENDIDO ESTA CERRADO	PRIMARIO DEL ENCENDIDO ESTA CERRADO.	PRIMARIO DEL ENCENDIDO ESTA ABIERTO.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
63	LA DOSIFICACIÓN DE COMBUSTIBLE (CÁMARA C) EN UN CARBURADOR DE PRESIÓN:	A	ES MANTENIDA CONSTANTE DURANTE EL ENTERO RANGO DE OPERACIÓN DEL MOTOR.	VARIA DE ACUERDO A LA POSICIÓN DE LA VÁLVULA POPPET LOCALIZADA ENTRE LA CÁMARA D (COMBUSTIBLE NO DOSIFICADO) Y LA CÁMARA E (COMBUSTIBLE PROVENIENTE DE LA BOMBA DE COMBUSTIBLE MOVIDA POR EL MOTOR)	SERA APROXIMADAMENTE IGUAL A LA PRESIÓN EN LA CÁMARA A (PRESIÓN DE IMPACTO)	
64	CUANDO EL AIRE PASA A TRAVÉS DEL VENTURI DE UN CARBURADOR, ¿CUALES DE LOS TRES CASOS SIGUIENTES OCURRE?	C	INCREMENTO DE LA VELOCIDAD, INCREMENTO DE LA TEMPERATURA Y DECREMENTO DE LA PRESIÓN.	DECREMENTO DE LA VELOCIDAD, INCREMENTO DE LA TEMPERATURA E INCREMENTO DE LA PRESIÓN.	INCREMENTO DE LA VELOCIDAD, DECREMENTO DE LA TEMPERATURA Y DECREMENTO DE LA PRESIÓN.	
65	¿CUÁNDO FLUYE CORRIENTE DE LA BATERÍA A TRAVÉS DEL CIRCUITO PRIMARIO DE UNA BOBINA DE ENCENDIDO POR BATERÍA?	C	SOLAMENTE CUANDO LOS CONTACTOS DEL PLATINO ESTÁN ABIERTOS.	TODAS LAS VECES QUE EL SUICHE ESTA EN POSICIÓN ENCENDIDO (ON).	CUANDO LOS CONTACTOS DEL PLATINO ESTÁN CERRADOS Y EL SUICHE DE ENCENDIDO ESTÁ EN ON.	
66	¿CUÁL ES UN RESULTADO DE UNA DESCARGA EN UN DISTRIBUIDOR?	C	INTENSO VOLTAJE EN LA BUJÍA.	INVERSIÓN DEL FLUJO DE CORRIENTE.	FORMACIÓN DE UN RIEL DE CARBÓN CONDUCTOR.	
67	A QUE R.P.M SE CHEQUEA EL SUICHE DE ENCENDIDO DE UN MOTOR RECIPROCO?	B	A 1500 R.P.M.	A LAS R.P.M MAS BAJAS POSIBLES.	A LAS R.P.M DE MARIPOSA COMPLETAMENTE ABIERTA (FULL-THROTTLE).	
68	EN EL SISTEMA DE MAGNETOS DE UNA AERONAVE, SI EL CABLE DEL PRIMARIO (P-LEAD) ESTÁ DESCONECTADO, EL MAGNETO ESTARÁ:	A	EN ON (PRENDIDO) INDEPENDIEMENTE DE LA POSICIÓN DEL SUICHE DE ENCENDIDO.	ATERRADO INDEPENDIEMENTE DE LA POSICIÓN DEL SUICHE DE ENCENDIDO.	ABIERTO INDEPENDIEMENTE DE LA POSICIÓN DEL SUICHE DE ENCENDIDO.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
69	¿DONDE ESTA LOCALIZADA LA VÁLVULA MARIPOSA EN UN CARBURADOR CON FLOTADOR?	B	ENTRE EL VENTURI Y EL INYECTOR DE DESCARGA.	DESPUÉS DEL INYECTOR DE DESCARGA Y EL VENTURI.	DESPUÉS DEL VENTURI Y JUSTAMENTE ANTES DEL INYECTOR DESCARGADOR PRINCIPAL.	
70	EL CORTE EN IDLING DEL MOTOR SE EJECUTA EN UN CARBURADOR EQUIPADO CON UN CONTROL DE MEZCLA CON RETRO-SUCCIÓN (BACK-SUCTION) POR:	A	INTRODUCCIÓN DE BAJA PRESIÓN DE AIRE A LA CÁMARA DEL FLOTADOR.	GIRANDO EL SELECTOR DE COMBUSTIBLE A APAGADO (OFF).	CERRANDO POSITIVAMENTE LA AGUJA EN EL ASIENTO.	
71	¿CUÁL COMPONENTE ES UTILIZADO PARA ASEGURAR LA DESCARGA DE COMBUSTIBLE DURANTE PERIODOS DE RÁPIDA ACELERACIÓN DEL MOTOR?	A	BOMBA ACELERADORA.	BOMBA DE INYECCIÓN DE AGUA.	UNIDAD DE ENRIQUECIMIENTO DE POTENCIA.	
72	EL PRINCIPAL PROPÓSITO DE LA ABERTURA DE SANGRADO DE AIRE USADO EN LOS INYECTORES DE COMBUSTIBLE DE FLUJO CONTINUO ES EL DE:	C	PROVEER UN CONTROL AUTOMÁTICO DE LA MEZCLA.	EMPOBRECER LA MEZCLA.	AYUDAR EN VAPORIZAR APROPIADAMENTE EL COMBUSTIBLE.	
73	EL USO DE CALENTADOR DE AIRE EN EL CARBURADOR CUANDO NO ES NECESARIO CAUSA:	C	UNA GRAN MEZCLA POBRE.	EXCESIVO INCREMENTO EN LA PRESIÓN DE MANIFOLD.	UN DECREMENTO EN LA POTENCIA Y POSIBLE DETONACIONES.	
74	SI EL WASTE GATE DE UN TURBO CARGADO ESTÁ COMPLETAMENTE CERRADO:	C	NINGUNO DELOS GASES DE ESCAPE SON DIRIGIDOS A TRAVÉS DE LA TURBINA.	EL TURBO CARGADOR ESTA EN POSICIÓN CERRADO.	TODOS LOS GASES DE ESCAPE SON DIRIGIDOS A TRAVÉS DE LA TURBINA.	
75	SE CONSIDERA PRESIÓN REFORZADA GENERALMENTE CUANDO LA PRESIÓN EN EL MANIFOLD ESTA POR ENCIMA DE:	C	14.7" HG.	50" HG.	30" HG.	
76	¿CÓMO SE TRANSFIERE LA CORRIENTE ELÉCTRICA PARA UN SISTEMA DE DESHIELO DE HÉLICE DESDE EL MOTOR AL CUBO DE LA HÉLICE (HUB)?	B	POR ANILLOS DESLIZANTES Y SEGMENTOS EN PLACAS.	POR ANILLOS DESLIZANTES Y CARBONES (ESCOBILLAS).	CONECTORES ELÉCTRICOS FLEXIBLES.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
77	¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DEL CONTROLADOR DE DENSIDAD EN UN SISTEMA TURBO CARGADO?	B	LIMITAR LA PRESIÓN MÁXIMA EN EL MANIFOLD QUE PUEDE SER PRODUCIDA POR OTRAS CONDICIONES QUE LAS DE FULL THROTTLE.	LIMITAR LA PRESIÓN MÁXIMA EN EL MANIFOLD QUE PUEDE SER PRODUCIDA POR EL TURBO CARGADOR A FULL THROTTLE.	MANTENER CONSTANTE LA VELOCIDAD DEL AIRE EN LA ENTRADA AL CARBURADOR.	
78	¿QUÉ REGULA DIRECTAMENTE LA VELOCIDAD DEL TURBO CARGADOR?	B	TURBINA.	WASTE GATE.	THROTTLE.	
79	¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DE UN SISTEMA TURBO CARGADO PARA UNA PEQUEÑA AERONAVE CON MOTOR RECÍPROCO?	C	COMPRIMIR EL AIRE PARA MANTENER LA PRESIÓN DE LA CABINA CONSTANTE DESPUÉS QUE LA AERONAVE HAYA ALCANZADO LA ALTITUD CRÍTICA.	MANTENER CONSTANTE LA VELOCIDAD DEL AIRE EN LA ENTRADA AL MANIFOLD.	COMPRIMIR EL AIRE PARA MANTENER LA PRESIÓN CONSTANTE DESDE EL NIVEL DEL MAR HASTA LA ALTITUD CRÍTICA DEL MOTOR.	
80	¿QUÉ SE USA PARA MOVER EL SUPER CARGADOR?	B	LOS GASES DE ESCAPE.	UN TREN DE ENGRANES DESDE EL CIGÜEÑAL.	UNA CORREA MOVIDA A TRAVÉS DE UN ARREGLO DE POLEAS.	
81	COMO SE CHEQUEA LA FUERZA DEL IMÁN PERMANENTE DE UN MAGNETO?	A	MANTENIENDO LOS PLATINOS ABIERTOS Y CHEQUEANDO LA SALIDA DE LA BOBINA PRIMARIA CON UN AMPERÍMETRO MIENTRAS EL MAGNETO ESTA A UNA ESPECIFICADA R.P.M	CHEQUEANDO EL VOLTAJE DE AC. MIDIENDO ENTRE LOS PUNTOS DE CONTACTO DEL PLATINO.	CHEQUEANDO LA SALIDA DE LA BOBINA SECUNDARIA CON UN AMPERÍMETRO MIENTRAS ESTÁ OPERANDO EL MAGNETO A UNA ESPECIFICADA R.P.M	
82	ALGUNOS CILINDROS DE CILINDROS SE ENDURECEN MEDIANTE	A	NITRURACIÓN	PELADURA POR DISPARO	TEMPLADO	CARBURACIÓN
83	EL PROPÓSITO DE DOS O MÁS RESORTES DE VÁLVULA EN LOS MOTORES DE PISTÓN DEL AVIÓN ES	B	ECUALIZAR LA PRESIÓN LATERAL EN LOS VÁSTAGOS DE LA VÁLVULA	ELIMINAR LA SOBRETENSIÓN DEL RESORTE DE LA VÁLVULA	ECUALIZAR LA CARGA DE LA CARA DE LA VÁLVULA	TODOS SON CORRECTOS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
84	LA APERTURA DE LOS CONTACTOS DEL PLATINO RELATIVOS A LA POSICIÓN DEL IMÁN PERMANENTE RODANTE Y EL ROTOR DEL DISTRIBUIDOR (TIEMPO INTERNO) PUEDE SER FIJADO CON MAS PRECISIÓN:	B	DURANTE LA OPERACIÓN DE PUESTA A TIEMPO DEL MOTOR.	DURANTE EL ENSAMBLE DEL MAGNETO ANTES DE LA INSTALACIÓN EN EL MOTOR.	DETERMINANDO LA APERTURA DE LOS CONTACTOS A LA REQUERIDA LUZ ANTES DE INSTALAR EL MAGNETO Y ENTONCES EFECTUAR EL AJUSTE FINO DESPUÉS DE LA INSTALACIÓN PARA COMPENSAR EL DESGASTE EN EL TREN DE ENGRANES QUE MUEVE EL MAGNETO.	
85	¿PORQUÉ FRECUENTEMENTE LOS CABLES DE ENCENDIDO DE ALTA TENSIÓN ESTÁN DIRIGIDOS DESDE EL DISTRIBUIDOR A LAS BUJÍAS EN UN CONDUCTO METÁLICO FLEXIBLE?	C	PARA ELIMINAR EL CHISPEO A ELEVADAS ALTITUDES.	PARA REDUCIR LA FORMACIÓN DE CORONA Y OXIDO NITROSO EN EL AISLAMIENTO DEL CABLE.	PARA REDUCIR EL EFECTO DE ALTA FRECUENCIA EN LAS ONDAS ELECTROMAGNÉTICAS EMANADAS DURANTE LA OPERACIÓN.	
86	¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES TIPOS DE RODAMIENTOS DEBE LUBRICARSE CONTINUAMENTE CON ACEITE A PRESIÓN?	C	BOLA	RODILLO	LISO	A Y B SON CORRECTAS
87	UN MOTOR DE PISTÓN DESIGNADO COMO LYC O-235 – X. ¿QUÉ INDICA 235?	A	EL DESPLAZAMIENTO TOTAL DEL PISTÓN DEL MOTOR	EL PISTÓN BOMBLEARÁ UN MÁXIMO DE 235 PULGADAS CÚBICAS DE AIRE POR REVOLUCIÓN DEL CIGÜEÑAL	EL DESPLAZAMIENTO TOTAL DEL PISTÓN DE UN CILINDRO	
88	LA POTENCIA DESARROLLADA EN LOS CILINDROS DE UN MOTOR ALTERNATIVO SE CONOCE COMO	B	POTENCIA DEL EJE	POTENCIA INDICADA.	POTENCIA DEL FRENO.	
89	¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES RESULTADOS RESULTA EN UNA DISMINUCIÓN EN LA EFICIENCIA VOLUMÉTRICA?	B	TEMPERATURA DE LA CABEZA DEL CILINDRO DEMASIADO BAJA	OPERACIÓN DE ACELERACIÓN PARCIAL	TUBOS DE ADMISIÓN CORTOS DE GRAN DIÁMETRO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
90	¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DEL CONTROL DE POTENCIA EN UN MOTOR ALTERNATIVO?	A	PARA DETERMINAR UN RENDIMIENTO SATISFACTORIO	PARA VERIFICAR LA CAÍDA DE MAGNETO	PARA DETERMINAR SI LA MEZCLA DE COMBUSTIBLE Y AIRE ES ADECUADA	PARA VERIFICAR LA SINCRONIZACIÓN DE LA VÁLVULA
91	LA HOLGURA EXCESIVA DE LA VÁLVULA HACE QUE LAS VÁLVULAS SE ABRAN	A	TARDE Y CIERRE TEMPRANO	TEMPRANO Y CIERRE TARDE	TARDE Y CIERRE TARDE	TEMPRANO Y CIERRE TEMPRANO
92	LOS INDICADORES DE TEMPERATURA DEL ACEITE DEL MOTOR INDICAN LA TEMPERATURA DEL ACEITE	B	INGRESO AL ENFRIADOR DE ACEITE	INGRESO AL MOTOR	EN EL TANQUE DE ALMACENAMIENTO DE ACEITE	DESPUÉS DE PASAR EL ENFRIADOR DE ACEITE
93	LA FLEXIBILIDAD DE OPERACIÓN DEL MOTOR ES LA CAPACIDAD DEL MOTOR PARA	C	ENTREGAR LA MÁXIMA POTENCIA A UNA ALTITUD ESPECÍFICA	CUMPLA CON LOS EXIGENTES REQUISITOS DE EFICIENCIA Y BAJO PESO POR CABALLO DE FUERZA	CUMPLA CON LOS EXIGENTES REQUISITOS DE EFICIENCIA Y BAJO PESO POR CABALLO DE FUERZA	TODO LO ANTERIOR ES CORRECTO
94	¿QUÉ INSPECCIÓN SE DEBE REALIZAR EN UN MOTOR QUE HA ESTADO ALMACENADO?	A	REALIZAR UNA INSPECCIÓN PARA DETERMINAR SI HAY ALGÚN DAÑO POR CORROSIÓN	INSPECCIÓN VISUAL	INSPECCIÓN CALENDARIO	
95	¿PARA QUÉ SIRVE EL ANÁLISIS DEL ACEITE?	A	LAS PARTÍCULAS DE METAL EN EL ACEITE MUESTRAN UN DESGASTE NORMAL DEL MOTOR	PARA ANALIZAR LA VISCOSIDAD DE DESGASTE DEL ACEITE	PARA ANALIZAR SI CONTIENE PARTÍCULAS DE AGUA	
96	SE ENCUENTRA UN CILINDRO DÉBIL DURANTE UNA COMPROBACIÓN DE COMPRESIÓN. ¿QUÉ HAY QUE INSPECCIONAR?	B	LA PRESIÓN SE TRANSMITE POR IGUAL EN TODAS LAS DIRECCIONES	EL DESGASTE DE LOS ANILLOS DE COMPRESIÓN, EL ASIENTO DE VÁLVULAS, RESORTES FRACTURADOS	BARRIL FRACTURADO.	
97	¿QUÉ PUBLICACIÓN SE USA PARA VERIFICAR EL FUNCIONAMIENTO NORMAL DE UN MOTOR?	A	MANUAL DE MANTENIMIENTO DEL FABRICANTE.	MANUAL DEL OPERADOR	MANUAL DEL MPO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
98	¿CÓMO SE PUEDE REPARAR UN PERNO SUELTO EN EL CÁRTER DEL MOTOR?	B	APLICANDO SOLDADURA OXIACETILÉNICA	RETIRE EL PERNO SUELTO E INSPECCIONE EL ORIFICIO PARA DETERMINAR EL TAMAÑO Y LA CONDICIÓN DE LA ROSCA.	APLICAR PERMATEX O LOCK NUT	
99	¿QUÉ HERRAMIENTAS O INSTRUMENTOS SE UTILIZAN PARA INSPECCIONAR UN CILINDRO CILÍNDRICO EN BUSCA DE FUERA DE LA REDONDEZ?	C	SE PUEDE UTILIZAR UN MEDIDOR DE TELESCOPIO	UN MICRÓMETRO. LECTURAS DEBEN TOMARSE A 90 GRADOS EL UNO DEL OTRO.	A Y B SON CORRECTAS	
100	¿QUÉ SIGNIFICA SI UNA PARTE DEL MOTOR ESTÁ DENTRO DE LOS "LÍMITES DE SERVICIO"?	C	QUE EL MOTOR NECESITA REEMPLAZO POR TBO	REQUIERE REEMPLAZO DE INMEDIATO DEL COMPONENTE.	LA PIEZA ESTÁ DENTRO DE LOS LÍMITES DEL FABRICANTE Y SE PUEDE USAR EN UN MOTOR (NO REQUIERE REEMPLAZO).	
101	¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DE REALIZAR UNA PRUEBA DE COMPRESIÓN?	C	PARA PRESERVAR EL PISTÓN Y EL CILINDRO.	PARA DETECTAR FUGAS DE ACEITE EN LOS SELLOS	PARA DETERMINAR SI LAS VÁLVULAS, PISTONES Y ANILLOS ESTÁN SELLANDO ADECUADAMENTE	
102	SE ENCUENTRA UN CILINDRO FRÍO AL SOLUCIONAR PROBLEMAS DE UN MOTOR EN MARCHA. ¿QUÉ INDICA ESTO?	B	SI HAY COMBUSTIÓN EN EL CILINDRO	NO HAY COMBUSTIÓN EN EL CILINDRO.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
103	¿QUÉ INDICACIONES SE DAN EN EL CASO DE UNA FUGA DE ADMISIÓN MIENTRAS EL MOTOR ESTÁ FUNCIONANDO?	D	EL MOTOR NO FUNCIONARÁ CORRECTAMENTE.	INESTABILIDAD EN EL MÍNIMO DEL MOTOR	PÉRDIDA DE POTENCIA EN LA CARRERA DE DESPEGUE.	A Y B SON CORRECTAS

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		

