

AERODINÁMICA

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	¿A QUÉ SE DEBE EL RUIDO CARACTERÍSTICO QUE PRODUCE EL CHORRO DE LAS TURBINAS ESPECIALMENTE CON ALTA POTENCIA?	C	EL FLUJO TURBILLONARIO DE LA CORRIENTE DE AIRE GENERADA POR EL COMPRESOR	A LA COMPRESIBILIDAD FORMADA EN LOS ALABES DE LA TURBINA	AL CHOQUE DE LAS MOLÉCULAS DE AIRE CALIENTE DEL CHORRO CON LAS MENOS CALIENTES O FRÍAS DE LA ATMÓSFERA CIRCUNDANTE	
2	¿A QUÉ SE DENOMINA FACTOR DE CARGA EN UNA AERONAVE?	A	LA RELACIÓN ENTRE LA SUSTENTACIÓN Y EL PESO DEL AVIÓN.	LA RELACIÓN ENTRE LA SUSTENTACIÓN Y LA VELOCIDAD DEL AVIÓN.	LA RELACIÓN ENTRE EL PESO DEL AVIÓN Y LA POTENCIA DISPONIBLE.	
3	¿CÓMO SE CONOCE LA SIGUIENTE EXPRESIÓN (VS X 1.3)?	C	VELOCIDAD DE SEGURIDAD	VELOCIDAD DE PÉRDIDA	VELOCIDAD DE APROXIMACIÓN	
4	¿CÓMO SE DENOMINA LA RESISTENCIA PRODUCIDA POR LOS TORBELLINOS EN LA PUNTA DEL ALA?	A	RESISTENCIA INDUCIDA	RESISTENCIA PARÁSITA	RESISTENCIA DE FORMA	
5	¿CÓMO SE DENOMINAN, LOS PLANOS CON ELEMENTOS ESTRUCTURALES EXTERNOS?	B	CANTILEVER	CON MONTANTES	DIEDRO	
6	¿CÓMO SE DETERMINA EL ÁREA DE UN ALA?	A	MULTIPLICANDO LA ENVERGADURA POR LA CUERDA MEDIA	SUMANDO LA ENVERGADURA POR LA CUERDA MEDIA	MULTIPLICANDO LA ENVERGADURA POR EL 25% DE LA CUERDA	
7	¿CÓMO SE GENERAN LOS TORBELLINOS DE PUNTA DE ALA?	C	POR EL DESPLAZAMIENTO DEL AIRE POR EL INTRADÓS	POR EL DESPLAZAMIENTO DEL AIRE POR EL EXTRADÓS	POR EL DESPLAZAMIENTO DE MAYOR PRESIÓN DEBAJO DEL ALA A LA ZONA DE MENOR PRESIÓN POR ENCIMA DEL ALA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
8	¿CÓMO SE LLAMA LA SUPERFICIE CAPAZ DE CREAR MAYOR SUSTENTACIÓN?	B	LOS ALERONES	LOS FLAPS	LOS COMPENSADORES	
9	¿CUÁL DE ESTAS CUALIDADES FÍSICAS CORRESPONDE AL AIRE?	C	INCOMPRESIBLE	BUEN CONDUCTOR DEL CALOR	MAL CONDUCTOR DEL CALOR	
10	¿CUÁL DE ESTOS ELEMENTOS CONTRIBUYE MÁS A LA ESTABILIDAD DIRECCIONAL?	C	LAS ALAS CON FLECHA REGRESIVA	EL FUSELAJE	EL PLANO DE COLA VERTICAL	
11	¿CUÁL DE LAS ASEVERACIONES ABAJO MENCIONADAS, CORRESPONDE AL CONCEPTO TERMODINÁMICO DE ENTALPÍA DE LA CORRIENTE DE AIRE?	B	EL AUMENTO DE LA TENSIÓN DE VAPOR DE AGUA CON LA PRESIÓN	LA SUMA DE LA ENERGÍA INTERNA MÁS LA ENERGÍA EXTERNA DEL AIRE	LA PÉRDIDA DE VELOCIDAD DE LA CORRIENTE AL AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN POR CAMBIO DE LA GEOMETRÍA DEL ALA	
12	¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES ENUNCIADOS SERÁ EL MÁS CORRECTO CON RESPECTO AL CONCEPTO DE SUSTENTACIÓN?	C	UNA FUERZA QUE SE PRODUCE PERPENDICULARMENTE AL VIENTO RELATIVO	UNA FUERZA PRODUCIDA PERPENDICULARMENTE AL EJE LONGITUDINAL DEL AVIÓN	UN DIFERENCIAL DE PRESIÓN QUE ACTÚA PERPENDICULARMENTE A LA CUERDA MEDIA DEL ALA Y DE SENTIDO OPUESTO A LA FUERZA DE GRAVEDAD TERRESTRE.	
13	¿CUÁL ES LA FINALIDAD DEL ÁNGULO, EN AVIONES CON ALAS EN FLECHA?	C	QUE EL CENTRO DE PRESIÓN SE FORME EN UN ÁREA MÁS PRÓXIMA A LA MITAD DEL LARGO DEL FUSELAJE	REDUCIR LA RESISTENCIA AERODINÁMICA POR PERFIL DEL ALA	PERMITIR VOLAR A VELOCIDADES MÁS CERCANAS AL MACH 1 SIN QUE SE FORME ONDA DE CHOQUE EN TODA EL ALA	
14	¿CUÁL ES LA FÓRMULA DE FACTOR DE CARGA EN UN VIRAJE?	B	$1/\cos \alpha$	$N = (VM/VSO)^2$ (LÉASE 2 COMO AL CUADRADO)	$S = W/q.s.Cl \max$	
15	¿CUÁL ES LA VELOCIDAD DE PLANEÓ?	A	AQUELLA QUE OFRECE LA MENOR RESISTENCIA PARÁSITA Y LA MENOR RESISTENCIA INDUCIDA.	POR EL PUNTO DONDE LA RESISTENCIA PARÁSITA ES MENOR	EL PUNTO DONDE LA RESISTENCIA INDUCIDA ES MENOR	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
16	¿CUÁL ES, EL EFECTO DE LA CAPA LÍMITE (BOUNDARY LAYER)?	C	DISMINUIR LA VISCOSIDAD DEL AIRE SOBRE LA SUPERFICIE ALAR	MANTENER EL FLUJO DE AIRE CONSTANTE EN CUALQUIER ACTITUD O POSICIÓN DEL AVIÓN EN VUELO	TRANSMITIR LA ENERGÍA AERODINÁMICA PRODUCIDA POR LA DEPRESIÓN SOBRE EL EXTRADÓS, A LA SUPERFICIE DEL ALA	
17	¿CUÁL SERÍA EL ENUNCIADO CORRECTO EN LA RELACIÓN ESTABILIDAD-MANIOBRABILIDAD?	C	A MAYOR MANIOBRABILIDAD, MAYOR ESTABILIDAD	A MENOR ESTABILIDAD, MENOR MANIOBRABILIDAD	A MENOR ESTABILIDAD, MAYOR MANIOBRABILIDAD.	
18	¿CUÁLES SON LAS SUPERFICIES PRIMARIAS DE CONTROL?:	D	ALERONES	RUDDER	ELEVADORES	TODAS LAS ANTERIORES
19	¿CUÁLES SON LOS COMPONENTES QUE ORIGINAN LA ESTELA TURBULENTO EN LOS AVIONES GRANDES?	B	EL FLUJO DE AIRE PRODUCIDO POR LOS MOTORES	LOS TORBELLINOS GENERADOS POR LAS PUNTAS DE LAS ALAS, CONSOLAS DE LOS MOTORES, PYLONS, BORDES DE FUGA DE LAS ALAS, Y OTROS.	LAS ALTAS VELOCIDADES DE OPERACIÓN	
20	¿CUÁLES SON LOS EFECTOS AERODINÁMICOS DE LOS SPOILERS?	C	AUMENTA LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA EN 50%	AUMENTA LA RESISTENCIA AL AVANCE Y POR CONSECUENCIA SE PIERDE VELOCIDAD	ACTÚAN EN VIRAJES DISMINUYENDO LA SUSTENTACIÓN	
21	¿CUÁNDO LAS CUATRO FUERZAS QUE ACTÚAN SOBRE UNA AERONAVE SE ENCUENTRAN EN EQUILIBRIO?	D	DURANTE EL VUELO A VELOCIDAD CONSTANTE.	CUANDO DURANTE EL VUELO LA AERONAVE ESTÁ ACELERANDO.	CUANDO LA AERONAVE SE ENCUENTRA DETENIDA EN TIERRA.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
22	¿DE QUÉ DEPENDE LA VELOCIDAD DEL SONIDO HASTA UNA ALTURA DE 36.000 PIES?	C	DE LA PRESIÓN Y TEMPERATURA	DE LA VELOCIDAD DEL VIENTO RELATIVO , Y LA TEMPERATURA	EXCLUSIVAMENTE DE LA TEMPERATURA	
23	¿DÓNDE DEBE ESTAR EL PUNTO DE TRANSICIÓN DE LA CAPA LÍMITE?	A	LO MÁS LEJANO POSIBLE DEL BORDE DE ATAQUE	LO MÁS CERCA POSIBLE DEL BORDE DE ATAQUE	SOBRE EL BORDE DE ATAQUE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
24	¿EL AIRE ES UN BUEN CONDUCTOR DEL CALOR?	B	CIERTO	FALSO		
25	¿EL AIRE TIENE VISCOSIDAD?	A	CIERTO	FALSO		
26	¿EN EL ATERRIZAJE LA CONVECCIÓN AUMENTA EL EFECTO TIERRA?	A	CIERTO	FALSO		
27	¿EN EL DESPEGUE, LA CARRERA SE HACE MÁS CORTA CON EL USO DE LOS FLAPS?	A	CIERTO	FALSO		
28	¿EN FUNCIÓN DE QUÉ? DISMINUYE LA SUSTENTACIÓN AL INCLINAR UN AVIÓN EN UN VIRAJE (BANQUEO)	B	LA RESISTENCIA PRODUCIDA POR EL PLANO MÁS ALTO	EN PROPORCIÓN AL COSENO DEL ÁNGULO DE BANQUEO	EN PROPORCIÓN AL RADIO DE VIRAJE	
29	¿EN QUÉ CONDICIÓN LAS DIFERENTES FUERZAS QUE ACTÚAN EN UNA AERONAVE EN VUELO SON IGUALES?	D	CUANDO LA AERONAVE VUELA NIVELADO	CUANDO VUELA A UNA VELOCIDAD CONSTANTE	EN VUELO RECTO NIVELADO NO ACELERADO (INCLUYENDO EFECTOS DE FENÓMENOS ATMOSFÉRICOS)	NUNCA
30	¿EN QUÉ EJE SE APOYA LA AERONAVE PARA REALIZAR EL MOVIMIENTO DE GUIÑADA?	B	LONGITUDINAL	VERTICAL	TRANSVERSAL	
31	¿ES POSIBLE QUE UN AVIÓN DE ESTRUCTURA AERODINÁMICA CONVENCIONAL, SEA CAPAZ DE HACER UN VIRAJE DE 360° CON UN BANQUEO CONSTANTE DE 90°?	B	CIERTO	FALSO		
32	¿LA ALTURA POR DENSIDAD AFECTA EL PERFORMANCE DE UN AVIÓN?	A	CIERTO	FALSO		
33	¿LA FUNCIÓN DEL RUDDER ES?	A	CONTROLAR EL RUMBO DEL AVIÓN	CONTROLAR EL CABECEO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
34	¿LA FUNCIÓN PRINCIPAL DEL EMPENAJE ES PRODUCIR SUSTENTACIÓN?	B	CIERTO	FALSO		
35	¿LA SUPERFICIE ALAR QUE SE ENCUENTRA DEBAJO DEL FUSELAJE, PRODUCE SUSTENTACIÓN?	B	CIERTO	FALSO		
36	¿LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA DISMINUYE A MEDIDA QUE EL PESO AUMENTA?	B	CIERTO	FALSO		
37	¿LAS SUPERFICIE QUE PERMITEN REALIZAR EL MOVIMIENTO DE ALABEO EN LA AERONAVE SE LLAMAN?	C	LOS FLAPS	LOS SPOILERS	LOS ALERONES	
38	¿LOS FLAPS DEL PERFIL AERODINÁMICO AL MOVERSE VARÍAN LA CURVATURA AUMENTANDO LA SUSTENTACIÓN?	A	CIERTO	FALSO		
39	¿PARA QUE SIRVEN LOS FLAPS?	A	PARA AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN	PARA AUMENTAR LA CONTROLABILIDAD ALREDEDOR DEL EJE VERTICAL	PARA DARLE AL AVIÓN UNA CAPACIDAD DE ALABEO	
40	¿POR QUÉ ES NECESARIO AUMENTAR LA PRESIÓN HACIA ATRÁS EN EL ELEVADOR PARA MANTENER LA ALTITUD EN UN VIRAJE?	A	PARA COMPENSAR LA PÉRDIDA DE LA COMPONENTE VERTICAL DE SUSTENTACIÓN	LA FUNCIÓN DEL RUDDER HA SIDO TRANSFERIDA AL ELEVADOR A MEDIDA QUE EL BANQUEO SE APROXIMA A 45°	PARA MANTENER LA NARIZ DEL AVIÓN MOVIÉNDOSE EN LA DIRECCIÓN DEL VIRAJE	
41	¿QUÉ MANIOBRA BÁSICA DE VUELO INCREMENTA EL FACTOR DE CARGA EN UN AVIÓN, COMPARADA CON EL VUELO RECTO Y NIVELADO?	B	ASCENSO	VIRAJE	PERDIDA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
42	¿QUÉ CAMBIOS DEBEN SER EFECTUADOS EN EL CABECEO DEL AVIÓN PARA MANTENER LA ALTITUD MIENTRAS LA VELOCIDAD DISMINUYE?	B	DISMINUIR EL ÁNGULO DE ATAQUE PARA COMPENSAR EL AUMENTO DE RESISTENCIA.	INCREMENTAR EL ÁNGULO DE ATAQUE PARA COMPENSAR LA PÉRDIDA DE SUSTENTACIÓN	MANTENER EL ÁNGULO DE ATAQUE CONSTANTE HASTA ALCANZAR LA VELOCIDAD DESEADA Y LUEGO INCREMENTAR EL ÁNGULO DE ATAQUE	
43	¿QUÉ CONDICIÓN AERODINÁMICA CAUSA QUE UN AVIÓN ENTRE EN UNA BARRENA?	C	CUANDO LOS ALERONES PIERDEN SU EFECTIVIDAD DEBIDO A UNA DISMINUCIÓN DEL VIENTO RELATIVO Y EL AVIÓN EMPIEZA A GIRAR	CUANDO LA FUERZA DE LADEO DEL TIMÓN HACE QUE EL AVIÓN DE VUELTAS Y EL LÍMITE DEL CENTRO DE GRAVEDAD ES EXCEDIDO	CUANDO UN ALA ESTÁ PRODUCIENDO SUSTENTACIÓN EFECTIVA MIENTRAS QUE LA OTRA ALA ENTRA EN PÉRDIDA	
44	¿QUÉ EFECTO SE PRODUCE AL PISAR EL PEDAL DERECHO?	C	NARIZ A LA IZQUIERDA	COLA A LA DERECHA	COLA A LA IZQUIERDA	
45	¿QUÉ ELEMENTOS SE CONSIDERAN EN EL ALARGAMIENTO DE UN PLANO AERODINÁMICO?	C	EL ESPESOR Y LA CUERDA	EL ÁNGULO DIEDRO ,Y EL ÁNGULO DE ATAQUE	LA ENVERGADURA Y LA CUERDA	
46	¿QUÉ ES ÁNGULO DE PALA?	A	ES EL ÁNGULO AGUDO ENTRE LA CUERDA DE LA PALA DE UNA HÉLICE Y SU PLANO DE ROTACIÓN	ES EL ÁNGULO GRAVE ENTRE LA CUERDA DEL PERFIL Y LA CUERDA DEL PLANO DE LA HÉLICE	ES LA RELACIÓN DE PALAS EN UNA HÉLICE DE PASO VARIABLE	
47	¿QUÉ ES CENTRO DE PRESIÓN?	A	ES EL PUNTO DONDE CONVERGEN TODAS LAS FUERZAS AERODINÁMICAS.	ES EL PUNTO DONDE CONVERGEN TODOS LOS PESO DE UNA AERONAVE.	ES EL PUNTO EQUIDISTANTE ENTRE LA CUERDA DEL ALA Y EL ÁNGULO DE ATAQUE.	
48	¿QUÉ ES EL ÁNGULO DE ATAQUE?	B	EL FORMADO ENTRE EL EJE LONGITUDINAL Y LA CUERDA AERODINÁMICA	EL FORMADO ENTRE EL VIENTO RELATIVO Y LA CUERDA AERODINÁMICA	EL FORMADO ENTRE EL EJE VERTICAL Y EL VIENTO RELATIVO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
49	¿QUÉ ES EL ÁNGULO DE INCIDENCIA?	C	EL ÁNGULO QUE FORMA EL ALA CON EL VIENTO RELATIVO	EL ÁNGULO QUE FORMA LA CUERDA DE LA NARIZ DEL ALA CON LA CUERDA DEL TIP	EL ÁNGULO QUE FORMA LA CUERDA DEL ALA CON EL EJE LONGITUDINAL DEL AVIÓN	
50	¿QUÉ ES EL FLUJO LAMINAR?	C	ES EL FLUJO CURRENTILÍNEO DEL AIRE SOBRE UNA SUPERFICIE TURBULENTO.	ES EL FLUJO DEL AIRE SOBRE UNA SUPERFICIE CON MUCHA TURBULENCIA.	ES EL FLUJO EN CAPAS PARALELAS DEL AIRE SOBRE UNA SUPERFICIE CON MUY POCAS TURBULENCIAS.	
51	¿QUÉ ES FRICCIÓN DE RECUBRIMIENTO?	C	ES EL ROCE PRODUCIDO POR LA FRICCIÓN DEL AIRE Y UN PERFIL AERODINÁMICO.	ES EL ROCE PRODUCIDO ENTRE LAS PARTES EXTRADAS DEL PERFIL AERODINÁMICO	ES LA RESISTENCIA AL AVANCE QUE RESULTA DE LA VISCOSIDAD DEL AIRE AL PASAR SOBRE LA SUPERFICIE DE LA AERONAVE	
52	¿QUÉ ES LA CUERDA MEDIA AERODINÁMICA?	B	LA CUERDA MEDIA AERODINÁMICA ES LA DISTANCIA QUE EXISTE ENTRE AMBAS PUNTAS DE ALAS (WINGS TIPS)	ES LA LÍNEA PERPENDICULAR QUE UNE AL BORDE DE ATAQUE Y EL BORDE DE FUGA	ES LA CUERDA AERODINÁMICA PARA TODO EL PLANO (MAC)	
53	¿QUÉ ES UN PLANO O ALA "CANTILEVER"?	B	UN PLANO O SEMI ALA CON HIPERSUSTENTADORES	UN ALA QUE CARECE DE COMPONENTES ESTRUCTURALES EXTERNOS	UN ALA CON REFUERZOS O MONTANTES EXTERNOS	
54	¿QUÉ OCURRE EN LA CORRIENTE AERODINÁMICA, CUANDO SE PRODUCE UNA PÉRDIDA DE ALTA VELOCIDAD (COMPRESIBILIDAD)?	B	EL CENTRO DE PRESIÓN SE DESPLAZA HACIA EL BORDE DE ATAQUE, APLICANDO LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN FUERA DEL ALA, PRODUCIENDO EL PÉRDIDA	EL CENTRO DE PRESIÓN SE DESPLAZA HACIA ATRÁS, SE FORMA UNA ONDA DE CHOQUE QUE ENGROSA Y DESPRENDE LA CAPA LÍMITE PERDIENDO ASÍ LA SUSTENTACIÓN	EL CENTRO DE GRAVEDAD SE DESPLAZA HACIA ADELANTE, PRODUCIENDO UNA PICADA INDUCIDA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
55	¿QUÉ OCURRE EN UNA AERONAVE EN VUELO AL COLOCAR EL ELEVADOR HACIA ABAJO?	B	SUBE LA NARIZ, BAJA LA COLA, COMANDO ATRÁS	LA COLA SUBE Y BAJA LA NARIZ	BAJA LA NARIZ, SUBE LA COLA, COMANDO ATRÁS	
56	¿QUE RELACIÓN EXISTE ENTRE LA TEMPERATURA DEL AIRE Y LA VELOCIDAD DEL SONIDO?	B	NINGUNA	SON DIRECTAMENTE PROPORCIONALES	SON INVERSAMENTE PROPORCIONALES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
57	¿QUÉ SE CONOCE COMO CONDICIÓN DE VUELO EN EQUILIBRIO AERODINÁMICO?	C	CUANDO LA FUERZA DE EMPUJE ES IGUAL A LA RESISTENCIA Y DESIGUALES A LAS OTRAS FUERZAS	CUANDO LA GRAVEDAD ES IGUAL A LA SUSTENTACIÓN Y DESIGUAL A LAS OTRAS FUERZAS	CUANDO LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL AL PESO Y LA RESISTENCIA ES IGUAL AL EMPUJE	
58	¿QUÉ SIGNIFICA STALL?	A	LA PÉRDIDA DE SUSTENTACIÓN POR DESPRENDIMIENTO DE LA CAPA LÍMITE	UN VIRAJE COORDINADO	UN ASCENSO SOSTENIDO	
59	¿SE PUEDE DEFINIR UNA PÉRDIDA COMO LA INCAPACIDAD DEL AVIÓN DE CREAR SUSTENTACIÓN DEBIDO AL EXCESO DE ÁNGULO DE ATAQUE ?	A	CIERTO	FALSO		
60	¿SOBRE CUAL EJE ACTÚA LA ESTABILIDAD LONGITUDINAL?	C	SOBRE EL EJE VERTICAL	SOBRE EL EJE LONGITUDINAL	SOBRE EL EJE TRANSVERSAL	
61	¿SOBRE QUE EJE GIRA UN AVIÓN DURANTE UNA BARRENA?	C	SOBRE EL EJE LATERAL	SOBRE EL EJE LONGITUDINAL	SOBRE EL EJE VERTICAL	
62	A MEDIDA QUE AUMENTAMOS EL ÁNGULO DE ATAQUE DE UN ALA, MANTENIENDO FIJA LA VELOCIDAD, LA SUSTENTACIÓN:	A	AUMENTA	DISMINUYE	SE MANTIENE CONSTANTE	
63	A QUÉ SE LE LLAMA CENTRO DE PRESIÓN EN UN ALA?	A	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	AL ÁNGULO FORMADO ENTRE EL VIENTO RELATIVO Y LA CUERDA	AL ÁNGULO FORMADO POR EL EJE LONGITUDINAL DEL AVIÓN Y LA CUERDA ALAR	
64	A TRAVÉS DEL EJE LONGITUDINAL ,SE EFECTÚA EL:	A	ALABEO	CABECEO	GUIÑADA	
65	AERODINÁMICA: ES LA CIENCIA QUE ESTUDIA LOS FENÓMENOS FÍSICOS, Y LOS EFECTOS QUE SE PRODUCEN ALREDEDOR DE UN OBJETO DENTRO DE UNA CORRIENTE DE AIRE	A	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
66	AL APLICAR LOS FLAPS PARA EL ATERRIZAJE, EL AVIÓN EXPERIMENTA LOS SIGUIENTES CAMBIOS:	D	DISMINUYE EL ÁNGULO DE ATAQUE	AUMENTA LA SUSTENTACIÓN	DISMINUYE LA VELOCIDAD DE TOQUE	A Y B SON CORRECTAS
67	AL AUMENTAR EL ÁNGULO DE ATAQUE, SE CORRE EL CENTRO DE PRESIÓN:	A	HACIA ADELANTE	HACIA ATRÁS	HACIA LA LÍNEA DE 25%	
68	AL AUMENTAR LA VELOCIDAD DE UN FLUIDO, PARA LOGRAR DISMINUCIÓN DE SU PRESIÓN SOBRE UN PERFIL AERODINÁMICO, SE LLAMA:	A	EFFECTO VÉNTURI	EFFECTO DE DESPLAZAMIENTO MÁSIKO	EFFECTO REYNOLDS	
69	AL AUMENTAR LA VELOCIDAD, PARA PRODUCIR LA MISMA SUSTENTACIÓN SE REQUIERE UN ÁNGULO DE ATAQUE:	C	MAYOR	IGUAL	MENOR	
70	AL BAJAR LOS FLAPS LA VELOCIDAD DE PERDIDA AUMENTA	B	CIERTO	FALSO		
71	AL EFECTUAR UN ATERRIZAJE EN UNA PISTA UBICADA A GRAN ELEVACIÓN, LA VELOCIDAD (TAS) TENDRÁ UN VALOR:	A	MAYOR AL QUE CORRESPONDERÍA PARA EL MISMO PESO DE ATERRIZAJE A NIVEL DEL MAR	IGUAL AL CORRESPONDIENTE PARA EL MISMO PESO EN CUALQUIER AEROPUERTO	MENOR QUE LA VELOCIDAD CORRESPONDIENTE PARA CUALQUIER OTRO AEROPUERTO	
72	AL EMPUJAR HACIA ADELANTE EL CONTROL DE MANDO, QUE EXPERIMENTA LA AERONAVE:	A	BAJA LA NARIZ	SUBE LA NARIZ	NARIZ A LA DERECHA	NARIZ A LA IZQUIERDA
73	AL INCREMENTARSE LA ALTITUD, LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA DE UNA AERONAVE CON DETERMINADA CONFIGURACIÓN:	B	DISMINUIRÁ TANTO COMO DISMINUYE LA VELOCIDAD VERDADERA	DISMINUIRÁ TANTO COMO SE INCREMENTA LA VELOCIDAD INDICADA	SE MANTIENE IGUAL INDEPENDIENTEMENTE DE LA ALTITUD	
74	AL PRESIONAR EL PEDAL DERECHO :	C	EL ALERÓN IZQUIERDO BAJA Y EL DERECHO SUBE	AMBOS BAJAN	EL RUDDER SE MUEVE EN ESA DIRECCIÓN	
75	AL USAR SUPERFICIES HIPERSUSTENTADORAS PARA EL DESPEGUE:	B	MEJOR CONTROL EN LA VMCG	LA LONGITUD DE DESPEGUE SERA MENOR	MAYOR ÁNGULO DE ATAQUE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
76	AL VARIAR EL ÁNGULO DE ATAQUE, ¿VARÍA EL VALOR DEL FACTOR DE CARGA?	A	CIERTO	FALSO		
77	ALGUNOS AVIONES UTILIZAN, TURBINAS CON ENTRADA DE GEOMETRÍA VARIABLE ¿CUÁL ES LA FUNCIÓN DE ESE SISTEMA?	B	AHORRO DE COMBUSTIBLE PARA RÉGIMENES DE VUELO EN CRUCERO	DESACELERAR LA CORRIENTE SUPERSÓNICA A SUBSÓNICA, ANTES DEL COMPRESOR	DISMINUIR LA INGESTIÓN DE OBJETOS O PARTÍCULAS EXTRAÑAS, EVITANDO EL DAÑO EN LOS ÁLABES DEL COMPRESOR Y TURBINA	
78	AQUELLOS ELEMENTOS QUE CONTRIBUYEN A INCREMENTAR LA SUSTENTACIÓN SE DENOMINAN:	C	SPOILERS	DISPOSITIVOS HIPOSUSTENTADORES	DISPOSITIVOS HIPERSUSTENTADORES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
79	CON RESPECTO A LA RESISTENCIA, ¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES ENUNCIADOS ES CIERTO?	C	A MENOR VELOCIDAD, LA RESISTENCIA PARÁSITA AUMENTA Y LA RESISTENCIA INDUCIDA DISMINUYE	A MENOR VELOCIDAD, LA RESISTENCIA PARÁSITA AUMENTA Y LA RESISTENCIA INDUCIDA AUMENTA	A MENOR VELOCIDAD, LA RESISTENCIA PARÁSITA DISMINUYE Y LA RESISTENCIA INDUCIDA AUMENTA	
80	CON RESPECTO AL ÁNGULO DE ATAQUE ¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES ENUNCIADOS ES CORRECTO?	C	UN AVIÓN MENOS PESADO, ENTRARÁ EN PÉRDIDA A UN ÁNGULO DE ATAQUE MENOR	UN AVIÓN MÁS PESADO ENTRARÁ EN PÉRDIDA, A UN ÁNGULO DE ATAQUE MENOR.	UN AVIÓN ENTRA EN PÉRDIDA SIEMPRE A UN DETERMINADO ÁNGULO DE ATAQUE	
81	CUÁL ES EL PROPÓSITO DEL TIMÓN DE DIRECCIÓN (RUDDER) EN EL AVIÓN?	A	CONTROLAR LA GUIÑADA (YAW).	CONTROLAR LA TENDENCIA A SOBRE INCLINARSE.	CONTROLAR EL ROLIDO (ROLL).	
82	CUAL ES LA VELOCIDAD DE MAYOR RÉGIMEN DE ASCENSO	A	VX	VY	VA	VVI
83	CUÁNDO AUMENTAMOS EL PESO BRUTO DE UNA AERONAVE, LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA:	A	AUMENTA	DISMINUYE	SE MANTIENE IGUAL	
84	CUÁNDO EN UNA CORRIENTE AERODINÁMICA SE PRODUCE UN PUNTO DE ESTANCAMIENTO, POR EJEMPLO EN LOS BORDES DE ATAQUE, EL AIRE:	B	SE VUELVE TURBULENTO	AUMENTA LA ENTROPÍA EN ESE PUNTO DEBIDO AL ESTADO CAÓTICO DE LAS MOLÉCULAS DEL AIRE EN ESA ZONA.	SE FORMA UNA HONDA DE COMPRESIBILIDAD	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
85	CUÁNDO SE ATERRIZA EN CONDICIONES FUERTES DE VIENTO, LA VELOCIDAD DEBE SER INCREMENTADA UN POCO POR ENCIMA DE LO NORMAL	A	CIERTO	FALSO		
86	CUANDO SE EFECTÚA UN BANQUEO A LA DERECHA:	C	SE SUBE EL ELEVADOR Y LOS ALERONES PERMANECEN ESTÁTICOS	EL TIMÓN DIRECCIONAL SE MUEVE HACIA LA DERECHA IMPULSANDO LA COLA A LA IZQUIERDA Y LA NARIZ HACIA LA DERECHA	SE BAJA EL ALERÓN IZQUIERDO MIENTRAS EL DERECHO SUBE	
87	CUÁNDO SE FORMA UNA ONDA DE COMPRESIBILIDAD, LA RESISTENCIA AUMENTA DEBIDO A:	A	QUE EN EL PUNTO DE FORMACIÓN DE LA ONDA LA CAPA LÍMITE, SE ENGROSA, Y DETRÁS DE ESTA EL AIRE SE EXPANDE Y AUMENTA LA ENTROPÍA DEBIDO A LA PÉRDIDA DE ENERGÍA.	EN LA ONDA EL AIRE SE HACE INCOMPRESIBLE Y AUMENTA SU DENSIDAD, POR CONSECUENCIA AUMENTA LA RESISTENCIA AL AVANCE	QUE EN LAS ZONAS DE ESTANCAMIENTO AUMENTA EL VOLUMEN DEL AIRE ESTÁTICO	
88	CUANDO UN PILOTO DESEA EVITAR LAS ESTELAS TURBULENTAS QUE SE FORMAN DETRÁS DE LOS GRANDES AVIONES, DEBE SABER QUE ESTAS SE ENCUENTRAN:	C	SOBRE LA SENDA DE VUELO DEL AVIÓN GRANDE	SE DISIPARÁN EN EL TÉRMINO DE DOS (2) MINUTOS DESPUÉS DE QUE PASE EL AVIÓN GRANDE	DEBAJO Y POR DETRÁS DE LA SENDA DE VUELO DEL AVIÓN GRANDE	
89	DE LAS CONDICIONES ABAJO MENCIONADAS, CON RESPECTO A LA ALTURA DE DENSIDAD ¿CUÁL ES LA PEOR CONDICIÓN PARA EL PERFORMANCE DEL AVIÓN?	C	QUE SE ESTÉ OPERANDO A UNA BAJA ALTITUD DE DENSIDAD, Y EN UNA ATMÓSFERA FRÍA Y SECA	QUE SE ESTÉ OPERANDO A UNA BAJA ALTITUD DE DENSIDAD, Y EN UNA ATMÓSFERA HÚMEDA	QUE SE ESTÉ OPERANDO A UNA GRAN ALTITUD DE DENSIDAD, Y EN UNA ATMÓSFERA CALUROSA Y HÚMEDA	
90	DE LOS PROCEDIMIENTOS QUE SE MENCIONAN A CONTINUACIÓN, ¿CUÁL ES EL MEJOR PARA DESPEGAR LIBRANDO UN OBSTÁCULO DE 50 PIES'?	B	DESPEGAR UTILIZANDO LA VELOCIDAD DE MEJOR RATA DE ASCENSO, HASTA LIBRAR EL OBSTÁCULO	DESPEGAR UTILIZANDO LA VELOCIDAD DE MEJOR ÁNGULO DE ASCENSO, HASTA LIBRAR EL OBSTÁCULO Y LUEGO UTILIZAR LA VELOCIDAD DE MEJOR RATA DE ASCENSO.	DESPEGAR UTILIZANDO LA VELOCIDAD DE MEJOR RATA DE ASCENSO Y MÁXIMA POTENCIA HASTA LIBRAR EL OBSTÁCULO.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
91	DEBIDO A LOS EFECTOS AERODINÁMICOS, LOS AVIONES SE CLASIFICAN EN TRES GRUPOS: SUBSÓNICOS, TRANSÓNICOS Y SUPERSÓNICOS, ¿CUÁL ES LA CONDICIÓN AERODINÁMICA PARA QUE UN AVIÓN SE CLASIFIQUE COMO TRANSÓNICO?	C	QUE PUEDA SUPERAR EL MACH 2	QUE PUEDA VOLAR A MACH 1 EN ALGUNOS SEGMENTOS DEL VUELO NIVELADO	QUE EN ALGUNAS REGIONES DE SU ESTRUCTURA LA CORRIENTE AERODINÁMICA ALCANCE EL MACH 1	
92	DEBIDO AL EFECTO DE TIERRA. ¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES ENUNCIADOS ES CORRECTO?	C	LA RESISTENCIA PARÁSITA DISMINUYE DEBIDO A QUE DISMINUYE EL DOWNWASH Y EL VÓRTICE DE PUNTA DE ALA.	LA RESISTENCIA INDUCIDA AUMENTA DEBIDO A QUE DISMINUYE EL DOWNWASH Y EL VÓRTICE DE PUNTA DE ALA.	LA RESISTENCIA INDUCIDA DISMINUYE DEBIDO A QUE DISMINUYE EL DOWNWASH Y EL VÓRTICE DE PUNTA DE ALA.	
93	DESPUÉS DEL DESPEGUE. ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES VELOCIDADES LE PERMITIRÁN AL PILOTO GANAR MAYOR ALTITUD POR ESPACIO VOLADO?	B	VELOCIDAD PARA MEJOR RATA DE ASCENSO	VELOCIDAD PARA MEJOR ÁNGULO DE ASCENSO	VELOCIDAD CRUCERO DE ASCENSO	
94	DETRÁS DE UNA ONDA DE CHOQUE (COMPRESIBILIDAD) SE FORMA UNA ALTA PRESIÓN.	B	CIERTO	FALSO		
95	EL ÁNGULO FORMADO POR EL ALA Y EL PLANO HORIZONTAL, SE DEFINE COMO:	C	ÁNGULO DE FLECHADO	ÁNGULO DE ATAQUE	ÁNGULO DIEDRO	
96	EL ÁNGULO QUE FORMA EL VIENTO RELATIVO CON LA CUERDA DEL ALA, SE LLAMA:	A	ÁNGULO DE ATAQUE	ÁNGULO DE PLANO	ÁNGULO DIEDRO	
97	EL CABECEO ES PRODUCIDO POR EL MOVIMIENTO DE LA SUPERFICIE DE CONTROL PRIMARIA	C	ALERONES	RUDDER	ELEVADORES	
98	EL CAMINO SEGUIDO POR UNA AERONAVE DURANTE EL DESPLAZAMIENTO EN EL SENO DEL AIRE, SE DENOMINA:	C	AEROVÍA	VIENTO RELATIVO	TRAYECTORIA DE VUELO	TRAYECTORIA

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
99	EL CENTRO DE PRESIÓN ES:	B	EL PUNTO DONDE SE ENCUENTRA APLICADO EL PESO	EL PUNTO DONDE SE ENCUENTRAN APLICADAS TODAS LAS FUERZAS AERODINÁMICAS	EL PUNTO NEUTRO	
100	EL CIENTÍFICO FÍSICO QUE PUBLICO LA RELACIÓN DE PRESIÓN DE UN FLUIDO CON RELACIÓN A SU VELOCIDAD FUE:	B	LILIENTHAL	BERNOULLI	WRIGHT	
101	EL EFECTO VENTURI DICTA QUE FUERZA ES IGUAL A MASA POR ACELERACIÓN	B	CIERTO	FALSO		
102	EL EJE DE CUERDA, EL EJE LONGITUDINAL, Y EL EJE DE PRECISIÓN SON LOS TRES EJES IMAGINARIOS DE LA AERONAVE	B	CIERTO	FALSO		
103	EL EJE DONDE EL TIMÓN DE PROFUNDIDAD SE HACE EFECTIVO ES:	C	HORIZONTAL	LONGITUDINAL	TRANSVERSAL	
104	EL EXTRADÓS DE UN ALA ES:	C	EL BORDE DE ATAQUE	EL BORDE DE SALIDA	LA SUPERFICIE SUPERIOR	
105	EL EXTRADÓS ES EL BORDE DE ATAQUE DEL PLANO	B	CIERTO	FALSO		
106	EL FACTOR DE CARGA VIENE DADO POR:	A	SUSTENTACIÓN / PESO	PESO / SUSTENTACIÓN	VELOCIDAD REAL / VELOCIDAD DEL SONIDO	
107	EL FACTOR QUE NO INFLUYE EN LA SUSTENTACIÓN ES:	D	SUPERFICIE ALAR	COEFICIENTE DE SUSTENTACIÓN	VELOCIDAD	ESTABILIZADOR VERTICAL
108	EL GRADIENTE DE ASCENSO DE UN AVIÓN ES:	C	INVERSAMENTE PROPORCIONAL A LA TRACCIÓN	DIRECTAMENTE PROPORCIONAL A LA RESISTENCIA	INVERSAMENTE PROPORCIONAL AL PESO	
109	EL GRUPO EMPENAJE, ESTÁ FORMADO POR :	B	ESTABILIZADOR HORIZONTAL Y TIMÓN DE PROFUNDIDAD	SUPERFICIES FIJAS, TIMONES DE DIRECCIÓN, Y DE PROFUNDIDAD, COMPENSADORES	COMPENSADOR, ELEVADOR, SLAT, FLAP	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
110	EL GRUPO MOTO-PROPULSOR, CONSTA DE:	B	TREN DE ATERRIZAJE Y MOTOR	MOTOR Y HÉLICE	MOTOR Y ALA	
111	EL GRUPO SUSTENTADOR, ESTÁ FORMADO POR:	C	EL TREN DE ATERRIZAJE	EL ELEVADOR	LOS PLANOS	
112	EL INTRADÓS EN UN PERFIL ALAR ESTA CONFORMADO POR:	C	EL BORDE DE ATAQUE	EL BORDE DE SALIDA	LA SUPERFICIE INFERIOR	A Y B SON CORRECTAS
113	EL MOVIMIENTO DE ALABEO SE REALIZA MEDIANTE EL ESTABILIZADOR HORIZONTAL	B	CIERTO	FALSO		
114	EL MOVIMIENTO DE ALABEO, SE HACE ALREDEDOR DEL EJE:	A	LONGITUDINAL	TRANSVERSAL	VERTICAL	
115	EL MOVIMIENTO DE ALABEO, SE REALIZA POR MEDIO DE:	A	LOS ALERONES	ESTABILIZADORES VERTICALES	ESTABILIZADOR HORIZONTAL	
116	EL MOVIMIENTO DE CABECEO SE REALIZA A TRAVÉS DEL EJE:	C	LONGITUDINAL	VERTICAL	TRANSVERSAL	
117	EL MOVIMIENTO DE CABECEO SE REALIZA MEDIANTE EL EJE VERTICAL	B	CIERTO	FALSO		
118	EL MOVIMIENTO DE CABECEO SE REALIZA POR MEDIO DE:	C	LOS ALERONES	ESTABILIZADOR VERTICAL	ESTABILIZADOR HORIZONTAL (ELEVADORES)	
119	EL MOVIMIENTO DE GUIÑADA SE REALIZA CON EL RUDDER	A	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
120	EL MOVIMIENTO DE GUIÑADA SE REALIZA POR MEDIO DE:	B	LOS ALERONES	ESTABILIZADOR VERTICAL (RUDDER)	ESTABILIZADOR HORIZONTAL	
121	EL MOVIMIENTO DE GUIÑADO SE HACE A TRAVÉS DEL EJE:	B	LONGITUDINAL	VERTICAL	TRANSVERSAL	
122	EL MOVIMIENTO DE LOS FLAPS AL DESPLEGARSE ES SIMÉTRICO Y PARALELO:	B	FALSO	CIERTO		
123	EL MOVIMIENTO DEL ALERÓN IZQUIERDO HACIA ARRIBA Y EL DERECHO HACIA ABAJO PRODUCE:	A	BANQUEO IZQUIERDO	CABECEO	BANQUEO DERECHO	
124	EL MOVIMIENTO DEL RUDDER HACIA LA DERECHA:	A	DESPLAZA LA COLA HACIA LA IZQUIERDA	DESPLAZA LA COLA HACIA LA DERECHA	DESPLAZA LA NARIZ HACIA LA IZQUIERDA	
125	EL MOVIMIENTO HACIA ARRIBA DEL TIMÓN DE PROFUNDIDAD O ELEVADORES PRODUCE:	B	CABECEO NEGATIVO	CABECEO POSITIVO	ALABEO	
126	EL PROPÓSITO PRINCIPAL DE LOS SPOILERS ES:	A	DISMINUIR LA SUSTENTACIÓN DEL ALA	AUMENTAR LA RESISTENCIA	CAMBIAR LA CURVATURA O COMBADURA DEL ALA	
127	EL PROPÓSITO PRINCIPAL DEL TIMÓN DIRECCIONAL EN EL AVIÓN DURANTE UN VIRAJE ES:	C	CONTRARRESTAR LA RESISTENCIA PRODUCIDA POR EL ALERÓN IZQUIERDO	CONTRARRESTAR LA RESISTENCIA PRODUCIDA POR EL ALERÓN DERECHO	CONTRARRESTAR LA RESISTENCIA OFRECIDA POR EL ALA QUE TIENE EL ALERÓN BAJO	
128	EL SPOILER TIENE COMO FUNCIÓN PRINCIPAL:	A	FRENO AERODINÁMICO	REDUCIR LA SUSTENTACIÓN	DISPOSITIVO HIPER SUSTENTADOR	A Y B SON CORRECTAS
129	EL TEOREMA DE BERNOULLI DICE QUE A MAYOR VELOCIDAD MAYOR FRICCIÓN	B	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
130	EL TEOREMA DE BERNOULLI ESTABLECE QUÉ:	C	LA PRESIÓN DEL AIRE SOBRE UNA SUPERFICIE DISMINUYE AL DISMINUIR LA VELOCIDAD DEL AIRE	TODA ACCIÓN PRODUCE UNA REACCIÓN DE IGUAL MAGNITUD EN SENTIDO OPUESTO	LA VELOCIDAD Y LA PRESION SON INVERSAMENTE PROPORCIONALES	
131	EL TIMÓN DE PROFUNDIDAD GOBIERNA LOS MOVIMIENTOS DEL AVIÓN:	C	ALREDEDOR DEL EJE LONGITUDINAL	ALREDEDOR DEL EJE VERTICAL	ALREDEDOR DEL EJE TRANSVERSAL	
132	EL TORQUE ES LA REACCIÓN AL MOVIMIENTO DE ROTACIÓN DE LA (S) HÉLICE (S)	A	CIERTO	FALSO		
133	EL TREN DE ATERRIZAJE PROVOCA RESISTENCIA PARASITA	A	CIERTO	FALSO		
134	EL TREN DE ATERRIZAJE, LOS MOTORES, LA ANTENA, EL HIELO, OCASIONAN RESISTENCIA:	C	INDUCIDA	NO OCASIONAN RESISTENCIA	PARÁSITA	
135	EL VALOR DE LA SUSTENTACIÓN EN EXPRESIÓN DIFERENCIAL ES $L=DS/DT.M$	A	CIERTO	FALSO		
136	EL VIENTO RELATIVO ES:	A	EL FLUJO DE AIRE QUE PASA POR UN OBJETO EN VIRTUD DE LA VELOCIDAD ENTRE EL AIRE Y EL OBJETO	LA RESISTENCIAS PARÁSITAS	LAS CONDICIONES DE SUSTENTACIÓN	
137	EN ALGUNOS AVIONES SE UTILIZA EL SISTEMA DE "SOPLADOR" O ASPIRADOR DE CAPA LÍMITE PARA AUMENTAR EL VALOR DE LA SUSTENTACIÓN	A	CIERTO	FALSO		
138	EN EL ASCENSO SE CONSIDERA QUE LA DIRECCIÓN DEL PESO ACTÚA:	C	EN FORMA CORRECTAMENTE INVERSA A LA SUSTENTACIÓN	EN LA MISMA DIRECCIÓN DE LA SUSTENTACIÓN	EN DIRECCIÓN AL CENTRO DE LA TIERRA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
139	EN EL VUELO RECTO Y NIVELADO NO ACELERADO SE VERIFICA QUÉ:	C	EL PESO ES IGUAL A LA RESISTENCIA	EL EMPUJE ES IGUAL A LA SUSTENTACIÓN	EL EMPUJE ES IGUAL A LA RESISTENCIA	
140	EN UN AVIÓN A VELOCIDAD CONSTANTE EN VUELO RECTO Y NIVELADO:	C	EL PESO ES IGUAL A LA PROPULSIÓN, Y LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL A LA RESISTENCIA.	EL ÁNGULO DE ATAQUE ES IGUAL AL ÁNGULO DE INCIDENCIA.	LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL AL PESO Y LA PROPULSIÓN IGUAL A LA RESISTENCIA.	
141	EN UN AVIÓN EN VUELO RECTO Y NIVELADO A VELOCIDAD CONSTANTE, ¿CUÁLES SON LAS FUERZAS QUE PERMANECEN EN EQUILIBRIO PARA MANTENER ESTAS CONDICIONES DE VUELO?	B	EL PESO ES IGUAL A LA PROPULSIÓN Y LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL A LA RESISTENCIA.	LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL AL PESO Y LA PROPULSIÓN IGUAL A RESISTENCIA.	EL ÁNGULO DE INCIDENCIA ES IGUAL A LA CUERDA DEL ALA.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
142	EN UN PERFIL ALAR SE PUEDE DECIR QUE LA SUSTENTACIÓN ES UNA FUERZA QUE ACTÚA PERPENDICULARMENTE AL:	C	EJE LATERAL	CENTRO DE PRESIÓN	VIENTO RELATIVO	
143	EN UN VUELO RECTO Y NIVELADO, SIN ACELERACIÓN O DESACELERACIÓN, LAS FUERZAS ESTÁN EQUILIBRADAS SIENDO:	D	LA SUSTENTACIÓN IGUAL AL EMPUJE	LA SUSTENTACIÓN DISTINTA AL EMPUJE	LA SUSTENTACIÓN DISTINTA AL PESO	LA SUSTENTACIÓN IGUAL AL PESO
144	EN UN VUELO RECTO, NIVELADO Y ACELERANDO, SE VERIFICA QUÉ:	C	EL PESO ES IGUAL A LA RESISTENCIA	EL EMPUJE ES IGUAL A LA SUSTENTACIÓN	EL EMPUJE ES MAYOR A LA RESISTENCIA	
145	EN VUELO DE CRUCERO NORMAL A VELOCIDAD CONSTANTE, LA FUERZA IGUAL Y CONTRARIA A LA SUSTENTACIÓN ES:	C	LA RESISTENCIA AL AVANCE	LA TRACCIÓN	EL PESO	
146	GENERALMENTE EL TEOREMA DE BERNOULLI ES DEMOSTRADO A TRAVÉS DE:	C	TUBO DE ENSAYO	UN TÚNEL DE VIENTO	UN TUBO VENTURI	
147	IDENTIFIQUE EL TIPO DE ESTABILIDAD, SI EL AVIÓN PERMANECE EN LA NUEVA ACTITUD, HABIENDO NEUTRALIZADO LOS CONTROLES	C	ESTABILIDAD ESTÁTICA LONGITUDINAL NEGATIVA	ESTABILIDAD DINÁMICA LONGITUDINAL NEUTRAL	ESTABILIDAD ESTÁTICA LONGITUDINAL NEUTRAL	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
148	INDIQUE LAS CLASES DE ESTABILIDAD QUE TIENE UN AVIÓN DE ACUERDO CON SUS EJES	C	POSITIVA, SUPERIOR E INFERIOR	LONGITUDINAL, NEGATIVA Y NEUTRAL	LONGITUDINAL, LATERAL Y DIRECCIONAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
149	LA CAPA LÍMITE PUEDE SER:	C	LAMINAR	TURBULENTA	INFINITA	A Y B SON CORRECTAS
150	LA CARACTERÍSTICA DE UNA AERONAVE DE RETORNAR A SU POSICIÓN INICIAL CUANDO UNA FUERZA HA CAMBIADO SU LÍNEA DE VUELO, SE DENOMINA:	C	ESTABILIDAD NEUTRA	INESTABILIDAD	ESTABILIDAD POSITIVA	
151	LA CARGA ALAR ES LA FUERZA APLICADA A LOS PLANOS DE UN AVIÓN, EN UN MOMENTO DADO Y SE OBTIENE:	C	SUMANDO EL PESO DEL AVIÓN VACÍO	MULTIPLICANDO POR EL PESO TOTAL DEL AVIÓN	DIVIDIENDO LA SUPERFICIE TOTAL DE LOS PLANOS ENTRE EL PESO TOTAL DEL AVIÓN	
152	LA CARGA ALAR SE DEFINE CÓMO:	B	LA RELACIÓN ENTRE LA VELOCIDAD Y LA SUPERFICIE DEL ALA	LA RELACIÓN ENTRE LA SUPERFICIE DEL ALA Y EL PESO DEL AVIÓN	LA RELACIÓN ENTRE LA SUPERFICIE DEL ALA Y LA DENSIDAD DEL AIRE	
153	LA CARRERA DE DESPEGUE EN UN DÍA CALUROSO ES:	A	MAYOR QUE EN UN DÍA FRÍO	MENOR QUE EN UN DÍA FRÍO	IGUAL QUE UN DÍA FRÍO	
154	LA CIENCIA QUE ESTUDIA LOS EFECTOS QUE SE ORIGINAN CUANDO UN CUERPO SE SITÚA EN UNA CORRIENTE DE AIRE SE DENOMINA:	C	AVIACIÓN	SUSTENTACIÓN	AERODINÁMICA	
155	LA DISTANCIA DE UNA PUNTA A OTRA DEL ALA, SE LLAMA:	C	COMBADURA	FLECHA	ENVERGADURA	
156	LA ECUACIÓN DE SUSTENTACIÓN VIENE DEFINIDA POR: (LÉASE "D" COMO DENSIDAD)	A	$L = \frac{1}{2} D \cdot V^2 \cdot CL \cdot S$	$L = \frac{1}{2} D \cdot CL \cdot V \cdot S^2$	$L = \frac{1}{2} D \cdot S \cdot CD \cdot V^2$	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
157	LA ESTABILIDAD DE UN AVIÓN ES:	A	LA CAPACIDAD DE RETORNAR A SU POSICIÓN DE VUELO RECTO Y NIVELADO AL SOLTAR LOS COMANDOS.	QUE EN UNA PISTA SECA NO FLOTA Y ES FÁCIL ATERRIZARLO	LA CAPACIDAD DE UN AVIÓN DE MANTENERSE EN EL AIRE.	
158	LA ESTABILIDAD LATERAL DE UN AVIÓN GIRA:	A	ALREDEDOR DEL EJE LONGITUDINAL	ALREDEDOR DEL EJE VERTICAL	ALREDEDOR DEL EJE TRANSVERSAL	
159	LA ESTABILIDAD LONGITUDINAL DE UN AVIÓN GIRA:	B	ALREDEDOR DEL EJE LONGITUDINAL	ALREDEDOR DEL EJE TRANSVERSAL	ALREDEDOR DEL EJE VERTICAL	
160	LA ESTABILIDAD LONGITUDINAL DEL AVIÓN, ES LA QUE PRESENTA ESTE ALREDEDOR DE SU :	C	EJE LATERAL	EJE VERTICAL	EJE LONGITUDINAL	
161	LA GUIÑADA ADVERSA ES UN MOVIMIENTO PRODUCIDO EN EL EJE VERTICAL DEL AVIÓN QUE ACOMPAÑA A TODO VIRAJE, MOTIVADO :	C	APLICAR PEDAL DEL LADO CONTRARIO	HACER LA CORRECCIÓN CON ALERONES	APLICAR PEDAL DEL MISMO LADO DEL VIRAJE	
162	LA HABILIDAD DE UN AVIÓN DE VOLVER A SU POSICIÓN NORMAL DE VUELO AL SOLTAR LOS COMANDOS SE LLAMA:	B	EQUILIBRIO	ESTABILIDAD	BALANCE	
163	LA LÍNEA DE CURVATURA MEDIA Y LA CUERDA COINCIDIRÁN CUANDO EL PERFIL DEL ALA SEA:	A	SIMÉTRICO	ASIMÉTRICO	NUNCA PUEDEN COINCIDIR	
164	LA PÉRDIDA DE SUSTENTACIÓN CON VELOCIDAD CONSTANTE OCURRE CUÁNDO:	C	EL AIRE YA NO FLUYE SUAVEMENTE SOBRE EL ALA	EL AVIÓN HACE UN VIRAJE COORDINADO	SE EXCEDE EL ÁNGULO DE ATAQUE	
165	LA PROPIEDAD DE UN AVIÓN, EN VIRTUD POR LA CUAL SE PRODUCEN FUERZAS QUE TIENDEN A ESTABLECERLO EN POSICIÓN INICIAL, CUANDO ESTAS VARÍAN SE DENOMINA:	A	ESTABILIDAD	EQUILIBRIO	MANIOBRABILIDAD	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
166	LA PROPIEDAD DE UN AVIÓN, MEDIANTE LA CUÁL SE PRODUCEN FUERZAS QUE TIENDEN A ESTABILIZARLO EN POSICIÓN INICIAL CUANDO ÉSTA ES MODIFICADA SE DENOMINA:	A	ESTABILIDAD	EQUILIBRIO	MANIOBRABILIDAD	
167	LA RATA DE ASCENSO (RATE OF CLIMB) DE UN AVIÓN ES:	A	INVERSAMENTE PROPORCIONAL AL PESO	INVERSAMENTE PROPORCIONAL A LA VELOCIDAD	DIRECTAMENTE PROPORCIONAL AL PESO	
168	LA RATA DE ASCENSO DE UN AVIÓN ES:	A	INVERSAMENTE PROPORCIONAL AL PESO	INVERSAMENTE PROPORCIONAL A LA VELOCIDAD	DIRECTAMENTE PROPORCIONAL AL PESO	
169	LA RECTA IMAGINARIA QUE UNE EL BORDE DE ATAQUE CON EL BORDE DE FUGA DE UN ALA, SE LLAMA:	C	LA VIGA PRINCIPAL	EL ÁNGULO DE ATAQUE	LA CUERDA AERODINÁMICA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
170	LA RELACIÓN QUE EXISTE ENTRE LA PRESIÓN Y LA VELOCIDAD, SE REFIERE A:	C	LEY DE NEWTON	ACCIÓN Y REACCIÓN	TEOREMA DE BERNOULLI	
171	LA RESISTENCIA CREADA POR TODOS LOS COMPONENTES DEL AVIÓN QUE NO GENERAN SUSTENTACIÓN ES:	C	RESISTENCIA INDUCIDA	RESISTENCIA TOTAL	RESISTENCIA PARÁSITA	
172	LA RESISTENCIA DE FORMA:	A	ES LA QUE OPONE EL AIRE, AL PASO DE LOS OBJETOS A TRAVÉS DE ÉL.	ES LA QUE SE PRODUCE POR LAS VELOCIDADES	ES LA QUE SE PRODUCE POR GRAN ÁNGULO DE ATAQUE	
173	LA RESISTENCIA POR FRICCIÓN ES IMPORTANTE A:	B	BAJAS VELOCIDADES	ALTAS VELOCIDADES	A CUALQUIER VELOCIDAD	
174	LA RESISTENCIA QUE AUMENTA AL CUADRADO DE LA VELOCIDAD SE LLAMA:	C	LA INDUCIDA	DE CONTACTO	PARÁSITA	
175	LA SUMA DE LA RESISTENCIA PARÁSITA E INDUCIDA SE DENOMINA:	B	RESISTENCIA AL CUADRADO	RESISTENCIA TOTAL	RESISTENCIA NULA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
176	LA SUSTENTACIÓN ES UNA FUERZA OPUESTA A LA:	A	GRAVEDAD	EMPUJE	TRACCIÓN	
177	LA SUSTENTACIÓN SE BASA EN :	B	EL ÁNGULO DE ATAQUE	LA DIFERENCIA DE PRESIONES	LA RESISTENCIA ALAR	
178	LA SUSTENTACIÓN VIENE DEFINIDA POR LA SIGUIENTE FÓRMULA: (LÉASE "D" COMO DENSIDAD DEL AIRE Y V2 COMO EL CUADRADO DE LA VELOCIDAD DE LA CORRIENTE DE AIRE)	C	$L = A \cdot \frac{1}{2} \cdot D \cdot V \cdot CL \cdot S$	$L = \frac{1}{2} \cdot D \cdot V^2 \cdot CD \cdot S$	$L = \frac{1}{2} \cdot D \cdot V^2 \cdot CL \cdot S$	
179	LA TEMPERATURA TOTAL (TAT) EN LOS TERMÓMETROS DE AVIONES QUE VUELAN A VELOCIDADES MAYORES A MACH .60 ES MAYOR QUE LA TEMPERATURA AMBIENTE. ¿POR QUÉ?	B	ERROR DEL INSTRUMENTO POR RETARDO EN SU SEÑAL	INCREMENTA LA TEMPERATURA POR EFECTO DE LA FRICCIÓN Y LA COMPRESIBILIDAD DEL AIRE EN EL BULBO DEL TERMÓMETRO	DEBIDO A LA RADIACIÓN SOLAR SE ABSORBE EN MAYOR CANTIDAD POR TORNARSE LA CORRIENTE MENOS TRASLÚCIDA	
180	LA TRAYECTORIA DE VUELO CON RESPECTO A EL AIRE ES:	A	OPUESTA	NEUTRAL	LONGITUDINAL	
181	LA TRAYECTORIA DE VUELO CON RESPECTO AL AIRE ES OPUESTA	A	CIERTO	FALSO		
182	LA TRAYECTORIA SEGUIDA POR UNA AERONAVE DURANTE SU DESPLAZAMIENTO EN EL SENO DEL AIRE, SE DENOMINA TRAYECTORIA DE VUELO:	A	CIERTO	FALSO		
183	LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA DE UN AVIÓN ES:	C	INVERSAMENTE PROPORCIONAL AL PESO DEL AVIÓN	INVERSAMENTE PROPORCIONAL AL ÁNGULO DE INCLINACIÓN LATERAL EN UN VIRAJE.	DIRECTAMENTE PROPORCIONAL AL FACTOR DE CARGA EN UNA MANIOBRA	
184	LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA DE UNA AERONAVE AL BAJAR LOS FLAPS:	B	AUMENTA	DISMINUYE	SE MANTIENE IGUAL	A Y C SON CORRECTAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
185	LA VELOCIDAD V1 SE DENOMINA:	C	VELOCIDAD DE SEGURIDAD	VELOCIDAD DE ROTACIÓN	VELOCIDAD DE DECISIÓN	
186	LAS CARACTERÍSTICAS DE RESISTENCIAS INDUCIDAS DE LAS ALAS MUY CERCA DEL TERRENO, NO SON IGUALES A LAS QUE SE PRODUCEN EN LA CORRIENTE LIBRE EN LA ALTURA, ESTE FENÓMENO SE DEBE A:	A	EFFECTO DE TIERRA	FACTOR P.	EFFECTOS Z.	
187	LAS CUATRO FUERZAS QUE ACTÚAN SOBRE UN AVIÓN EN VUELO NIVELADO, SON:	C	RESISTENCIA DEL VIENTO, PESO DEL PILOTO, PESO DEL COMBUSTIBLE Y POTENCIA DEL MOTOR.	POTENCIA, RESISTENCIA, PESO DEL PILOTO Y SUSTENTACIÓN	SUSTENTACIÓN, PESO, PROPULSIÓN Y RESISTENCIA.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
188	LAS CUATRO FUERZAS FUNDAMENTALES QUE ACTÚAN SOBRE EL AVIÓN EN VUELO SE PRESENTAN CUANDO:	B	EL AVIÓN ESTA ACELERANDO EN EMPUJE Y LA RESISTENCIA SON IGUALES	LAS CUATRO FUERZAS ESTÁN EN EQUILIBRIO DURANTE UN VUELO NO ACELERADO	EN UN VUELO RECTO Y NIVELADO NO ACELERADO LAS CUATRO FUERZAS TIENEN IGUAL MAGNITUD	
189	LAS RESISTENCIAS POR FRICCIÓN Y FORMAS SON DENOMINADAS:	C	RESISTENCIAS INDUCIDAS	RESISTENCIAS BASES	RESISTENCIAS PARÁSITAS	
190	LAS SUPERFICIES AERODINÁMICAS RESPONSABLES DE PRODUCIR LA SUSTENTACIÓN EN UNA AERONAVE SON:	A	LAS ALAS	EL FUSELAJE	EL EMPENAJE	
191	LAS SUPERFICIES HIPERSUSTENTADORAS NORMALMENTE SON UTILIZADAS DURANTE LA FASE DE:	A	DESPEGUE Y ATERRIZAJE	CRUCERO	ASCENSO ÚNICAMENTE	DESCENSO ÚNICAMENTE
192	LAS SUPERFICIES PRIMARIAS DE CONTROL SON:	B	FLAPS, ELEVADORES, ALERONES	ALERONES, ELEVADORES, RUDDER	RUDDER, ELEVADORES, SLATS	
193	LAS SUPERFICIES PRIMARIAS SE ENCARGAN DE:	C	AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN	COMPENSAR EL DESVÍO DEL AVIÓN	CONTROLAR LOS MOVIMIENTOS ALREDEDOR DE LOS TRES EJES.	
194	LÍNEA RECTA QUE UNE AL BORDE DE ATAQUE CON EL BORDE DE SALIDA:	A	CUERDA	FLECHA	ENVERGADURA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
195	LOS ALERONES CONTROLAN EL MOVIMIENTO DEL AVIÓN EN EL EJE:	A	LONGITUDINAL	LATERAL	VERTICAL	
196	LOS ALERONES PRODUCEN EL MOVIMIENTO ALREDEDOR DEL EJE:	A	LONGITUDINAL	VERTICAL	VERTICAL Y LATERAL	
197	LOS ALERONES SE ENCUENTRAN UBICADOS EN EL ALA CERCA DEL ENCASTRE O FUSELAJE:	B	CIERTO	FALSO		
198	LOS ALERONES SE MUEVEN DE FORMA SIMÉTRICA	B	CIERTO	FALSO		
199	LOS ALERONES SE PUEDEN DEFINIR CÓMO:	C	LAS SUPERFICIES SECUNDARIAS DE CONTROL CON MOVIMIENTOS OPUESTOS	LAS SUPERFICIES SECUNDARIAS DE CONTROL CON MOVIMIENTOS SIMÉTRICOS	LAS SUPERFICIES PRIMARIAS DE CONTROL CON MOVIMIENTOS OPUESTOS	
200	LOS AVIONES SUPERSÓNICOS POSEEN DISEÑOS DE PERFILES ALARES PARTICULARES. SEÑALE CUÁL CORRESPONDE A ESTE TIPO DE AVIÓN:	B	SIMÉTRICO	ROMBOIDAL	ASIMÉTRICO PLANO	
201	LOS COMPENSADORES SON PARA:	C	AUMENTAR EL CL MÁXIMO	AUMENTAR LA VELOCIDAD DE RESPUESTA	DISMINUIR LA FUERZA QUE EJERCE EL PILOTO EN LOS COMANDOS	
202	LOS CONTROLES DE VUELO PRIMARIOS SON:	C	SLATS, ALERONES, ELEVADORES, TIMÓN DE DIRECCIÓN	FLAPS, SLATS, COMPENSADORES.	ALERONES, TIMÓN DE PROFUNDIDAD, TIMÓN DE DIRECCIÓN	
203	LOS FLAPS SE USAN PRINCIPALMENTE PARA:	A	AUMENTAR SUSTENTACIÓN	PERMITIR UN DESPEGUE MÁS SEGURO SOBRE OBSTÁCULOS ALTOS	REDUCIR LA VELOCIDAD DEL ATERRIZAJE	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
204	LOS ELEVADORES PRODUCEN EL MOVIMIENTO ALREDEDOR DEL EJE:	A	LATERAL	LONGITUDINAL	VERTICAL	
205	LOS FLAPS SE USAN PROPORCIONALMENTE PARA:	C	AUMENTAR LA EFICACIA DE LOS MANDOS A BAJAS VELOCIDADES.	PERMITIR UN DESPEGUE MÁS SEGURO SOBRE OBSTÁCULOS ALTOS	PARA AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN	
206	LOS FLAPS SE UTILIZAN PARA AUMENTAR LA VELOCIDAD DE LA AERONAVE	B	CIERTO	FALSO		
207	LOS SLATS SON DISPOSITIVOS HIPERSUSTENTADORES	A	CIERTO	FALSO		
208	LOS SPOILERS SIRVEN PARA AUMENTAR LA VELOCIDAD DE LA AERONAVE	B	CIERTO	FALSO		
209	LOS SPOILERS SON UTILIZADOS COMO AEROFRENOS:	A	CIERTO	FALSO		
210	LOS TRES EJES IMAGINARIOS DE UN AVIÓN SÓN:	C	LATERAL, VERTICAL, CUERDA	ÁNGULO DIEDRO, LATERAL, HORIZONTAL	LATERAL, VERTICAL, LONGITUDINAL.	
211	LOS VÓRTICES GENERADOS EN LAS PUNTAS DE ALAS, SE FORMAN POR EL FLUJO DEL AIRE DEL INTRADÓS, QUE TIENE UNA MAYOR PRESIÓN QUE LA CORRIENTE DEL EXTRADÓS:	A	CIERTO	FALSO		
212	LUEGO DEL DESPEGUE ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES VELOCIDADES PERMITE GANAR LA MAYOR ALTITUD EN UN CORTO PERÍODO DE TIEMPO?	A	VELOCIDAD DE MAYOR RATA DE ASCENSO	VELOCIDAD DE MEJOR ÁNGULO DE ASCENSO	VELOCIDAD DE ASCENSO EN RUTA	
213	MIENTRAS LAS SUPERFICIES DEL AVIÓN SEAN MÁS LISAS, LA RESISTENCIA POR FRICCIÓN:	B	AUMENTARÁ	DISMINUIRÁ	NO VARÍA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
214	PARA AVIONES JET DE GRAN CAPACIDAD, EN CASO DE UN DESPEGUE CON CONDICIONES QUE LO LIMITEN POR ASCENSO EN EL 2° SEGMENTO EN CASO DE FALLA DE UN MOTOR ¿CUÁL SERÍA LA MEJOR CONFIGURACIÓN DE DESPEGUE?	B	UTILIZAR LOS FLAPS CON SU MÁXIMA DEFLEXIÓN	UTILIZAR LA CONFIGURACIÓN DE MÍNIMA DEFLEXIÓN DE FLAPS	UTILIZAR FLAPS PARA DESPEGUE EN PISTA CORTA DESBALANCEADA	
215	PARA CONTRARRESTAR EL EFECTO DEL TORQUE EN UN AVIÓN MONOMOTOR CONVENCIONAL, UN PILOTO NORMALMENTE:	C	APLICARÁ PRESIÓN EN EL PEDAL IZQUIERDO DURANTE EL CARRETEO DE DESPEGUE Y DURANTE EL ASCENSO A FULL POTENCIA	APLICARÁ PRESIÓN EN EL PEDAL DERECHO MIENTRAS ESTÁ APROXIMÁNDOSE A UN DESCENSO DESDE UN VUELO RECTO Y NIVELADO	APLICARÁ PRESIÓN EN EL PEDAL DERECHO DURANTE EL CARRETEO DE DESPEGUE Y MIENTRAS ESTA ASCIENDIENDO A FULL POTENCIA	
216	PARA QUE UN AVIÓN PUEDA VOLAR DE CABEZA EL PERFIL ALAR DEBE SER ASIMÉTRICO?	B	CIERTO	FALSO		
217	PARA UN AVIÓN ESTABLE, LA DISTANCIA ENTRE EL C.G (CENTRO DE GRAVEDAD) Y EL C.A (CENTRO AERODINÁMICO) ESTABLECE QUE:	A	MAYOR DISTANCIA, AVIÓN MÁS ESTABLE	MENOR DISTANCIA, AVIÓN MÁS ESTABLE	MENOR DISTANCIA, AVIÓN INESTABLE	
218	PARA UNAS CONDICIONES DADAS DE ALTITUD, TEMPERATURA, PENDIENTE Y LONGITUD DE PISTA, COMO INFLUYE EL VIENTO EN LA CAPACIDAD DE CARGA DEL AVIÓN	B	VIENTO DE FRENTE, MÁS PESO	VIENTO DE COLA, MÁS PESO	ES INDIFERENTE	
219	PODRÍA UNA AERONAVE DE CATEGORÍA NORMAL MANTENER UN ÁNGULO DE BANQUEO DE 90°	A	LA SUSTENTACIÓN ES DIRECTAMENTE PROPORCIONAL AL COS DEL ÁNGULO DE BANQUEO POR LO QUE SE CUMPLE $\cos 90^\circ = 0$, LUEGO $L = 0$	EL EFECTO DE ALTAS "G" SUPERARÁN SIEMPRE A LA CARGA ALAR (CLMAX)	LA PRESIÓN AERODINÁMICA SE IGUALARÍA ENTRE EL INTRADÓS Y EL EXTRADÓS Y LA SUSTENTACIÓN NO SE PRODUCIRÍA	
220	¿QUÉ CONTROL SE UTILIZA EN LA CABINA DE MANDOS PARA ACCIONAR O MOVER EL RUDDER O TIMÓN DE DIRECCIÓN?	C	LA RUEDA DEL COMPENSADOR	LOS MANDOS QUE CONTROLAN LOS MOVIMIENTOS SOBRE EL EJE TRANSVERSAL Y VERTICAL	LOS PEDALES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
221	QUÉ ES EL EFECTO SUELO?		EL RESULTADO DE LA INTERFERENCIA DE LA SUPERFICIE DEL SUELO CON EL PATRÓN DE CIRCULACIÓN DEL AIRE SOBRE LA AERONAVE	EL RESULTADO DE LA ALTERACIÓN DEL PATRÓN DE CIRCULACIÓN DEL AIRE INCREMENTANDO LA RESISTENCIA INDUCIDA EN EL ALA DEL AVIÓN.	EL RESULTADO DE LA INTERRUPTIÓN DEL PATRÓN DE CIRCULACIÓN DEL AIRE SOBRE EL ALA DEL AVIÓN, AL PUNTO DE NO MANTENERLO EN VUELO	
222	QUE ESTABLECE EL PRINCIPIO DE BERNULLI	C	QUE POR CADA ACCIÓN HAY UNA REACCIÓN IGUAL Y OPUESTA.	QUE UNA FUERZA HACIA ARRIBA SE GENERA EN LA MEDIDA QUE LA SUPERFICIE INFERIOR DEL ALA (INTRADÓS) DEFLEXA EL AIRE HACIA ABAJO.	QUE EL AIRE CIRCULANDO SOBRE LA SUPERFICIE SUPERIOR DEL ALA (EXTRADÓS) PROVOCA UNA CAÍDA DE PRESIÓN SOBRE LA MISMA.	
223	SE CONOCE COMO PÉRDIDA:	C	LA CAÍDA DE VELOCIDAD DEL AVIÓN	EL ÁNGULO DE ATAQUE MAYOR QUE LA CUERDA	LA RUPTURA DEL FLUJO AERODINÁMICO SOBRE EL ALA.	
224	SE DEFINE ÁNGULO DE ATAQUE CÓMO:	C	ÁNGULO FORMADO ENTRE LA CUERDA Y EL EJE DE CABECEO	ES AQUEL FORMADO EN LA PARTE DELANTERA DEL PERFIL	ÁNGULO ENTRE LA CUERDA DEL PERFIL Y LA DIRECCIÓN DE VIENTO RELATIVO.	
225	SE DENOMINA ÁNGULO DE INCIDENCIA A:	B	EL FORMADO ENTRE LA CUERDA ALAR Y LA M.A.C.	EL FORMADO ENTRE LA CUERDA ALAR Y EL EJE LONGITUDINAL	EL FORMADO ENTRE EL EJE LONGITUDINAL Y EL EJE VERTICAL	
226	SE DENOMINA RESISTENCIA POR FRICCIÓN:	A	LA QUE SE FORMA DEBIDO A LA VISCOSIDAD DEL AIRE QUE AL PASAR POR LAS SUPERFICIES DEL AVIÓN, SE ADHIEREN A ESTE	LA QUE SE FORMA DEBIDO AL EXCESO DE SUSTENTACIÓN	LA QUE SE FORMA DEBIDO AL EXCESO DE ÁNGULO DE ATAQUE	
227	SE DICE QUE SE OPERA CON CRITERIO DE PISTA COMPENSADA, CUÁNDO:	C	LOS MANDOS DEL AVIÓN ESTÁN COMPENSADOS PARA LA MANIOBRA DE DESPEGUE	LAS LONGITUDES DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE SON IGUALES	LA DISTANCIA DE DESPEGUE ES IGUAL A LA DISTANCIA DE ACELERACIÓN - PARADA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
228	SE DICE QUE UN AVIÓN ES ESTABLE CUANDO:	B	LE ES DIFÍCIL ENTRAR EN PÉRDIDA (STALL).	REQUIERE POCO ESFUERZO PARA CONTROLARLO.	NO ENTRA EN TIRABUZÓN (SPIN).	
229	SE GENERARÍA SUSTENTACIÓN EN UN PLANO ALAR EN LAS CONDICIONES ABAJO DESCRITAS?	A	PERFIL SIMÉTRICO 2,5° DE ÁNGULO DE ATAQUE	PERFIL ASIMÉTRICO PLANO 0ª ÁNGULO DE ATAQUE	PERFIL CÓNCAVO-CONVEXO 0ª ÁNGULO DE ATAQUE	
230	SE LLAMA CUERDA DE UN PERFIL ALAR:	A	LA LÍNEA QUE UNE EL BORDE DE ATAQUE CON EL DE SALIDA	EL ESPESOR MÁXIMO DEL PERFIL	LA ORDENADA MÁXIMA DEL PERFIL	
231	SE LLAMA VELOCIDAD DE DECISIÓN AL DESPEGUE :	B	V2	V1	VMCG	
232	SE MANTIENE IGUAL INDEPENDIEMENTE DE LA ALTITUD	C	AMBAS ALAS ESTÁN EN PÉRDIDA	NINGÚN ALA ESTÁ EN PÉRDIDA	SOLAMENTE EL ALA IZQUIERDA ESTÁ EN PÉRDIDA	
233	SEGÚN EL TEOREMA DE BERNOULLI APLICADO A LOS PERFILES AERODINÁMICOS. ¿CUÁL ES LA RELACIÓN VELOCIDAD - PRESIÓN ?	C	A MAYOR VELOCIDAD MAYOR PRESIÓN	A MENOR VELOCIDAD MENOR PRESIÓN	A MENOR VELOCIDAD MAYOR PRESIÓN	
234	SEGÚN EL TEOREMA DE BERNOULLI:	B	CUALQUIER PUNTO DE BAJA VELOCIDAD ES UN PUNTO DE BAJA PRESIÓN	CUALQUIER PUNTO DE ALTA VELOCIDAD ES UN PUNTO DE BAJA PRESIÓN	CUALQUIER PUNTO DE ESTANCAMIENTO ES UNA RESISTENCIA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
235	SELECCIONE LAS CUATRO MANIOBRAS FUNDAMENTALES DE VUELO.	C	POTENCIA DEL AVIÓN, ACTITUD, INCLINACIÓN, Y COMPENSADO	PUESTA EN MARCHA, RODAJE, DESPEGUE Y ATERRIZAJE	VUELO RECTO Y NIVELADO, VIRAJES, ASCENSOS, Y DESCENSOS	
236	SI AUMENTAMOS EL ANGULO DE ATAQUE DISMINUYE LA VELOCIDAD	A	CIERTO	FALSO		
237	SI EL PILOTO AUMENTA LA POTENCIA DURANTE UN VUELO A VELOCIDAD CONSTANTE, LA PROPULSIÓN MOMENTÁNEA ES MAYOR A LA RESISTENCIA?	A	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
238	SI EN VUELO DUPLICAMOS LA VELOCIDAD. ¿QUÉ OCURRE CON LA SUSTENTACIÓN?	C	SE DUPLICA	DISMINUYE	SE CUADRUPLICA	
239	SI GIRAMOS EL COMANDO O BASTÓN A LA DERECHA:	C	BAJA EL ALERÓN DERECHO Y SUBE EL IZQUIERDO	SE MUEVE EL RUDDER ES ESA DIRECCIÓN	BAJA EL ALERÓN IZQUIERDO Y SUBE EL DERECHO	
240	SI UN AVIÓN CON UN PESO BRUTO DE 2.000 LBS. , ESTUVIESE SUJETO A UNA CARGA TOTAL DE 6.000 LBS., EN VUELO, EL FACTOR DE CARGA SERÍA DE:	A	3 GRAVEDADES	12 GRAVEDADES	2 GRAVEDADES	
241	SI UN AVIÓN ES AFECTADO POR EL EFECTO DE TIERRA (GROUND EFFECT)	C	PRESENTARÁ MAYOR ESTABILIDAD Y UN CAMBIO DE NARIZ ABAJO MOMENTÁNEO	SE PRODUCIRÁ MAYOR PRESIÓN ESTÁTICA Y POR LO CUAL UN AUMENTO EN LA VELOCIDAD INDICADA	EXPERIMENTARA UN INCREMENTO EN LA RESISTENCIA INDUCIDA POR LO CUAL SE NECESITARA MÁS POTENCIA	
242	SI UNA AERONAVE DESPEGA CON VIENTO DE COLA DESPEGARA MAS RAPIDO	B	CIERTO	FALSO		
243	SI UNA AERONAVE DESPEGA CON VIENTO DE FRENTE ¿DESPEGA MAS RÁPIDO?	A	CIERTO	FALSO		
244	SI UNA AERONAVE QUIERE DESPLAZARSE LA RESISTENCIA DEBE SER MENOR AL EMPUJE	A	CIERTO	FALSO		
245	SUPERFICIES ABISAGRADAS CON MOVIMIENTO OPUESTOS :	B	SLAT	ALERONES	FLAP	
246	SUPERFICIES DE CONTROL PRIMARIAS:	B	ALERÓN, FLAPS, SLAT	RUDDER, ELEVADOR, ALERONES	RUDDER, ELEVADOR, SPOILER	
247	TANTO LA SUSTENTACIÓN COMO LA RESISTENCIA, SE INCREMENTARÁN CUANDO UNA DE LAS SIGUIENTES SUPERFICIES ESTE EXTENDIDA:	A	FLAPS	FRENOS DE PICADA	ALERONES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
248	TENDENCIA DE UN CUERPO A REGRESAR A SU POSICIÓN ORIGINAL, SE DENOMINA :	B	ESTABILIDAD NEUTRA	ESTABILIDAD POSITIVA	ESTABILIDAD NEGATIVA	
249	UN AVIÓN HA SIDO CARGADO DE MANERA QUE SU CG HA QUEDADO DETRÁS DEL LÍMITE TRASERO, LO CUAL CAUSA QUE EL MISMO SEA:	B	MENOS ESTABLE EN TODAS LAS VELOCIDADES.	MENOS ESTABLE A BAJAS VELOCIDADES, PERO MÁS ESTABLE EN ALTAS VELOCIDADES.	MENOS ESTABLE EN ALTAS VELOCIDADES, PERO MÁS ESTABLE EN BAJAS VELOCIDADES	
250	UN ALA RECTANGULAR, EN COMPARACIÓN CON OTRO TIPO DE PLANO, TIENE LA TENDENCIA A ENTRAR EN PÉRDIDA PRIMERO EN:	A	LA PUNTA DEL ALA	LA RAÍZ DEL PLANO	LA RAÍZ O EN LA PUNTA INDIFERENTEMENTE	
251	UN AVIÓN CON UNA FUERTE ESTABILIDAD DIRECCIONAL Y UNA DÉBIL ESTABILIDAD LATERAL ESTA PROPENSO A QUE TIPO DE EFECTO SECUNDARIO	A	DUTCH ROLL	INESTABILIDAD EN ESPIRAL	DUTCH ROLL E INESTABILIDAD EN ESPIRAL	
252	UN AVIÓN SUFRE UNA PERTURBACIÓN, E INICIA UNA SERIE DE MOVIMIENTOS OSCILATORIOS DE FRECUENCIA CONSTANTE ¿CUÁL ES SU ESTADO DE EQUILIBRIO?	C	ESTABILIDAD ESTÁTICA NEGATIVA	ESTABILIDAD DINÁMICA	ESTABILIDAD DINÁMICA NEUTRA	
253	UN CUERPO CAPAZ DE CREAR SUSTENTACIÓN EN BASE A LA REACCIÓN PRODUCIDA POR EL AIRE AL PASAR SOBRE SU SUPERFICIE, SE DENOMINA:	C	ÁNGULO DIEDRO	ÁNGULO DE INCIDENCIA	PERFIL AERODINÁMICO	
254	UN MOTOR COLOCADO EN LA PARTE DELANTERA DE UNA AERONAVE SE DENOMINA:	B	MOTOR IMPULSOR	MOTOR TRACTOR	MOTOR PISTÓN	
255	UN MOTOR COLOCADO EN LA PARTE POSTERIOR DE UNA AERONAVE SERA UN:	A	MOTOR IMPULSOR	MOTOR TRACTOR	MOTOR PISTÓN	
256	UNA AERONAVE PUEDE ENTRAR EN PÉRDIDA:	B	SOLAMENTE DURANTE EL DESPEGUE	EN CIERTA ACTITUD	SOLAMENTE DURANTE EL ATERRIZAJE	NUNCA

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
257	UNA DE LAS PRINCIPALES FUNCIONES DE LOS FLAPS DURANTE LA APROXIMACIÓN Y EL ATERRIZAJE ES:	C	DISMINUIR EL ÁNGULO DE DESCENSO SIN INCREMENTAR LA VELOCIDAD	DISMINUIR LA SUSTENTACIÓN POR GENERAR MAYOR RESISTENCIA AL AVANCE	INCREMENTAR EL ÁNGULO DE DESCENSO SIN INCREMENTAR LA VELOCIDAD	
258	UNA DE LAS PRINCIPALES FUNCIONES DEL FLAPS DURANTE LA APROXIMACIÓN Y EL ATERRIZAJE ES	C	DISMINUIR EL ÁNGULO DE DESCENSO SIN INCREMENTAR LA VELOCIDAD	PERMITIR EL TOQUE (TOUCHDOWN) A MAYOR VELOCIDAD INDICADA	INCREMENTAR EL ÁNGULO DE DESCENSO SIN INCREMENTAR LA VELOCIDAD	
259	UNA SUPERFICIE DISEÑADA PARA CREAR UNA FUERZA DE SUSTENTACIÓN AERODINÁMICA CON UN FLUJO DE AIRE SOBRE ELLA SE LLAMA:	A	PLANO AERODINÁMICO	PLANO DE SUSTENTACIÓN	PLANO DE FUGA	
260	UNO DE LOS SIGUIENTES FACTORES LIMITA EL PESO MÁXIMO DE DESPEGUE:	D	LA PENDIENTE DE PISTA	LA LONGITUD DE PISTA	CLEAR WAY	A Y B SON CORRECTAS
261	VUELO RECTO Y NIVELADO, VIRAJES, ASCENSOS, Y DESCENSOS	B	MAYOR VELOCIDAD INDICADA AL TOQUE DE PISTA, CARRERA DE ATERRIZAJE MÁS LARGA Y MEJOR CONTROL DURANTE LA RUPTURA DE PLANEÓ	MAYOR VELOCIDAD TERRESTRE (GROUND SPEED) AL TOQUE DE PISTA, CARRERA DE ATERRIZAJE MÁS LARGA, Y PROBABILIDAD DE SOBREPASAR EL PUNTO ELEGIDO DE TOQUE.	MAYOR VELOCIDAD TERRESTRE, CARRERA DE ATERRIZAJE MÁS CORTA Y PROBABILIDAD DE TOCAR ANTES DEL PUNTO SELECCIONADO PARA EL ATERRIZAJE.	

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 CONTRAPESO 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 CORRIJE 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 TENSION 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 VARIARÁN 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	ACELERAR 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	DESACELERAR 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 TENSÍOMETRO	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 ANGULO 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



INSTRUMENTOS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	EL VARIÓMETRO INDICA:	A	VELOCIDAD VERTICAL	ACELERACIÓN ASCENSIONAL	ÁNGULO DE ATAQUE INICIAL AL COMENZAR EL ASCENSO O EL DESCENSO	GRADIENTE DE LA SENDA DE PLANEADO EN ILS
2	LA RIGIDEZ EN EL ESPACIO Y LA PRECESIÓN SON PRINCIPIOS DE FUNCIONAMIENTO DE UN:	A	GIRÓSCOPO	ALTÍMETRO	VARIÓMETRO	VELOCÍMETRO
3	CUANDO SE EFECTÚA UN VIRAJE A RATA ESTÁNDAR LA INFORMACIÓN DEL COORDINADOR DE VIRAJE INDICA QUE EL RÉGIMEN DE GIRO ES DE :	A	3 GRADOS X SEGUNDO	360 GRADOS EN DOS MINUTOS	5 GRADOS X SEGUNDO	A Y B SON CORRECTAS
4	¿BAJO QUÉ CONDICIÓN LA ALTITUD INDICADA, ES IGUAL A LA ALTITUD VERDADERA UTILIZANDO AJUSTE ALTIMÉTRICO EN 29.92" HG Ò 1013.2 MB?	B	SI EL ALTÍMETRO NO TIENE ERRORES MECÁNICOS.	CUANDO ESTÁ A NIVEL DEL MAR, EN CONDICIONES DE ATMÓSFERA STANDARD	A 18.000 PIES MSL, CON EL ALTÍMETRO EN 29.92 HG.	CUANDO SE VUELA NIVELES DE CRUCERO
5	¿CUÁL ES EL INSTRUMENTO QUE UTILIZA LA PRESIÓN DINÁMICA Y ESTÁTICA PARA SU FUNCIONAMIENTO?	C	EL ALTÍMETRO	EL INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL	EL VELOCÍMETRO	EL INDICADOR DE PRESIÓN
6	¿QUÉ REPRESENTA LA MARCACIÓN DE COLOR ROJO, EN EL INDICADOR DE VELOCIDAD DE LA AERONAVE?	D	LA VELOCIDAD DE MANIOBRA	LA VELOCIDAD PARA LA EXTENSIÓN DE LOS FLAPS	LA VELOCIDAD DE TURBULENCIA	LA VELOCIDAD QUE NO SE PUEDE EXCEDER (VNE)
7	CUANDO EL PUNTERO Y LA BOLITA SE ENCUENTRAN DEL MISMO LADO ESTO INDIQUE QUE LA AERONAVE ESTA:	C	DERRAPANDO	EFFECTUADO UN VIRAJE COORDINADO	DESLIZANDO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
8	LA VENTANILLA DE KOLLSMAN FORMA PARTE DEL :	C	VARIÓMETRO	VELOCÍMETRO	ALTÍMETRO	TODAS SON CORRECTAS
9	¿CUÁLES SON LOS INSTRUMENTOS QUE FORMAN LA "T" BÁSICA?	B	BRÚJULA, ALTÍMETRO, VELOCÍMETRO, HORIZONTE	VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO, HORIZONTE Y GIRO DIRECCIONAL	BOLITA Y PUNTERO, HORIZONTE, GIRO DIRECCIONAL	TODAS SON CORRECTAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
10	¿CUALES INSTRUMENTOS DE LA AERONAVE FUNCIONAN MEDIANTE UN GIRÓSCOPO?	C	VELOCÍMETRO, HORIZONTE, INDICADOR VELOCIDAD VERTICAL	BRÚJULA, VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO	BOLITA Y PUNTERO, HORIZONTE, GIRO DIRECCIONAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
11	EN CASO DE FALLA DEL GIRO DIRECCIONAL, CON CUÁL INSTRUMENTO NOS PODEMOS APOYAR PARA ESTABLECER EL RUMBO	C	VOR	NDB	BRÚJULA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
12	SI EL ALTÍMETRO DEJA DE FUNCIONAR, CON CUÁLES INSTRUMENTOS SE PUEDE RECONOCER EL ASCENSO Y DESCENSO:	B	VELOCÍMETRO, GIRO DIRECCIONAL	INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL Y HORIZONTE ARTIFICIAL	BOLITA Y PUNTEO, VELOCÍMETRO	A y C SON CORRECTAS
13	¿EL CAMBIO DE PRESIÓN ATMOSFÉRICA AFECTA LA INDICACIÓN DEL ALTÍMETRO?	A	VERDADERO	FALSO		
14	LOS TRES INSTRUMENTOS DE VUELO GIROSCÓPICOS INSTALADOS EN EL PANEL SON:	C	INDICADOR DE SUCCIÓN, GIRO DIRECCIONAL Y HORIZONTE ARTIFICIAL	INDICADOR DE VIRAJE Y LADEO, VARIÓMETRO Y HORIZONTE ARTIFICIAL	INDICADOR DE VIAJE Y LADEO, GIRO DIRECCIONAL Y HORIZONTE ARTIFICIAL	VARIÓMETRO, INDICADOR DE VIRAJE Y LADEO Y GIRO DIRECCIONAL
15	DURANTE UN VIRAJE INICIADO DESDE EL NORTE, ¿CUÁL DE LAS REACCIONES ES CARACTERÍSTICA DE LA BRÚJULA MAGNÉTICA?	B	MOMENTÁNEAMENTE INDICARÁ UN VIRAJE MAYOR QUE EL VERDADERO EN LA MISMA DIRECCIÓN DEL VIRAJE.	MOMENTÁNEAMENTE INDICARÁ UN VIRAJE EN DIRECCIÓN OPUESTA Y LUEGO UN RETRASO CON RESPECTO AL VIRAJE REAL.	INDICARÁ VIRANDO LA DIRECCIÓN DESEADA Y LUEGO UN RETRASO CON RESPECTO AL VIRAJE REAL.	INDICARÁ VIRANDO EN DIRECCIÓN OPUESTA Y LUEGO CORRECTAMENTE EN LA DIRECCIÓN DESEADA.
16	ALGUNOS TIPOS DE INDICADORES DE PRESIÓN DE ACEITE, EMPLEAN COMO ELEMENTO SENSITIVO DE PRESIÓN:	C	UNA TERMOCUPLA	UNA CÁPSULA ANEROIDE	UN TRANSMITER	UNA RESISTENCIA VARIABLE
17	LOS DOS TIPOS DE SENSORES DE TEMPERATURA DE ACEITE, COMÚNMENTE UTILIZADOS EN AVIACIÓN SON:	B	DE MERCURIO Y ELÉCTRICO	DE TUBO CAPILAR Y ELÉCTRICO	ELÉCTRICO E HIDRÁULICO	ELÉCTRICO Y MAGNÉTICO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
18	EL SISTEMA ELÉCTRICO DE LOS TACÓMETROS, SE ALIMENTA DE:	A	SU PROPIO SISTEMA, INDEPENDIENTE DEL SISTEMA ELÉCTRICO DE LA AERONAVE	EL SISTEMA ELÉCTRICO DC. DE LA AERONAVE	DE LA BARRA DIRECTA DE LA BATERÍA	DE LA CORRIENTE PRODUCIDA POR LOS INVERTERS
19	LA PRESIÓN QUE PUEDEN SER TOMADAS EN EL TUBO PITOT ES:	A	LA PRESIÓN DINÁMICA	LA PRESIÓN DEL AIRE AMBIENTAL	A y B SON CORRECTAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
20	LA PRESIÓN DINÁMICA DEL PITOT, ES SUMINISTRADA AL:	A	VELOCÍMETRO E INDICADOR DE NÚMERO MACH	ALTÍMETRO Y VARIÓMETRO	BRÚJULA Y VELOCÍMETRO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
21	LA PRESIÓN ESTÁTICA ES:	B	LA PRESIÓN DINÁMICA DEL AIRE	EL PESO DE UNA COLUMNA DE AIRE, SOBRE UNA SUPERFICIE ESPECÍFICA	AMBAS RESPUESTAS ANTERIORES	NINGUNAS DE LAS ANTERIORES
22	LA PRESIÓN ESTÁTICA ES SUMINISTRADA A:	C	LA BRÚJULA, RMI Y OIB	EL VELOCÍMETRO, EL ALTÍMETRO Y EL ACELERÓMETRO	EL VARIÓMETRO Y EL ALTÍMETRO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
23	ALGUNOS ERRORES EN LOS ALTÍMETROS CONVENCIONALES SON: LA TRANSMISIÓN TARDÍA DE LA INFORMACIÓN E IMPERFECCIONES DE DISEÑO.	A	CIERTO	FALSO		
24	EL ERROR DE COMPRESIBILIDAD EN EL VELOCÍMETRO ES CAUSADO POR:	A	LA COMPRESIÓN DEL AIRE EN EL TUBO PITOT	LA PERCEPCIÓN DE UNA PRESIÓN ESTÁTICA ERRÓNEA	EXPANSIÓN DEL AIRE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
25	EL ALTÍMETRO CALIBRADO A QFE, INDICA EL NIVEL DE VUELO EN RELACIÓN CON:	A	EL TERRENO	EL NIVEL DEL MAR	EL PLANO DE REFERENCIA NORMAL (SPD)	EL NIVEL DE PRESIÓN AJUSTADO EN LA ESCALA BAROMÉTRICA
26	LA BRÚJULA MAGNÉTICA ESTÁ COMPUESTA POR:	D	ARMAZÓN	DOS IMANES	CARTA DE RUMBOS	A, B y C SON CORRECTAS
27	SI LOS INSTRUMENTOS DE POSICIÓN Y DE DIRECCIÓN DEL SISTEMA DE SUCCIÓN NO FUNCIONAN, SE PUEDE:	A	USAR EL COMPÁS MAGNÉTICO Y EL INDICADOR DE VIRAJE Y LADEO	USAR EL VELOCÍMETRO Y TACÓMETRO	TODAS LAS ANTERIORES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
28	UN ERROR TÍPICO DE UN VARIÓMETRO ES:	B	SU DIFÍCIL LECTURA EN CASO DE TURBULENCIA	EL RETARDO EN LA INDICACIÓN AL INICIARSE UN ASCENSO O UN DESCENSO	NO POSEE ERRORES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
29	LOS INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN SON:	C	BRÚJULA	GIRO DIRECCIONAL	A Y B SON CORRECTAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
30	COMO SE CLASIFICAN LOS INSTRUMENTOS EN EL PANEL:	D	INSTRUMENTOS BÁSICOS DE VUELO	INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN	INSTRUMENTOS DEL MOTOR	TODAS LAS ANTERIORES
31	LOS TIPOS DE VELOCIDAD SON:	D	VELOCIDAD INDICADA	VELOCIDAD CALIBRADA	VELOCIDAD VERDADERA	TODAS LAS ANTERIORES
32	LAS PRESIONES QUE PUEDEN SER TOMADAS EN EL TUBO PITOT SE DEFINEN COMO: PRESIÓN AMBIENTAL IGUAL A PRESIÓN ESTÁTICA Y PRESIÓN DE IMPACTO IGUAL A PRESIÓN DINÁMICA.	A	CIERTO	FALSO		
33	EL VELOCÍMETRO, ES EL INSTRUMENTO BÁSICO QUE REGISTRA LA VELOCIDAD VERTICAL DE LA AERONAVE CON RESPECTO A LA MASA DE AIRE QUE LA RODEA.	B	CIERTO	FALSO		
34	EL N° MACH, ES LA RELACIÓN ENTRE LA VELOCIDAD VERDADERA AERODINÁMICA DEL AVIÓN (VVA) Y LA VELOCIDAD DEL SONIDO.	A	CIERTO	FALSO		
35	EL PRINCIPIO DE BERNOULLI ESTABLECE:	D	LA PRESIÓN DEL AIRE SOBRE UNA SUPERFICIE, DISMINUYE AL DISMINUIR LA VELOCIDAD DEL AIRE.	TODA ACCIÓN PRODUCE UNA REACCIÓN DE IGUAL MAGNITUD Y DE SENTIDO OPUESTO.	UN CUERPO EN REPOSO TIENDE A PERMANECER EN REPOSO Y UN CUERPO EN MOVIMIENTO TIENDE A CONTINUAR EN MOVIMIENTO.	LA PRESIÓN DE UN FLUIDO, DISMINUYE EN LOS PUNTOS DE LA SUPERFICIE, SOBRE LA CUAL LA VELOCIDAD DEL FLUIDO AUMENTA.
36	LA ESCALA DE ALTITUD DEL ALTÍMETRO, VIENE EXPRESADA EN MILIBARES O PULGADAS DE MERCURIO.	B	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
37	LA TEMPERATURA, AUMENTA 2°C CADA 1.000 FT DE ALTITUD.	B	CIERTO	FALSO		
38	EL QNH INDICA LA ALTITUD SOBRE EL NIVEL DEL MAR:	A	CIERTO	FALSO		
39	LA RELACIÓN QUE EXISTE ENTRE LA PRESIÓN Y LA VELOCIDAD DE LOS FLUIDOS, SE FUNDAMENTA EN:	C	LEY DE NEWTON	ACCIÓN Y REACCIÓN	TEOREMA DE BERNOULLI	DENSIDAD DE LAS PARTÍCULAS
40	FUNDAMENTALMENTE LOS INSTRUMENTOS PROPORCIONAN:	D	INFORMACIÓN SOBRE LAS DISTINTAS ACTUACIONES DE LA AERONAVE	MEDICIONES EN GENERAL	PARÁMETROS OPERACIONALES GENERALES	TODAS LAS ANTERIORES
41	LOS INSTRUMENTOS, SE CLASIFICAN SEGÚN SU PRINCIPIO DE OPERACIÓN EN :	C	DE NAVEGACIÓN Y DE VUELO	DE ACTITUD Y DE PRESIÓN	GIROSCÓPICOS Y DE PRESIÓN	MISCELÁNEOS
42	LOS INSTRUMENTOS QUE INDICAN LA ACTITUD DE LA AERONAVE SON:	B	EL ALTÍMETRO, EL VARIÓMETRO EL HORIZONTE ARTIFICIAL	EL HORIZONTE ARTIFICIAL, EL VARIÓMETRO Y EL COORDINADOR DE VIRAJES	VSI, EL VELOCÍMETRO	EL GIROCOMPÁS, EL VARIÓMETRO
43	DESDE EL PUNTO DE VISTA MECÁNICO EL ALTÍMETRO FUNCIONA MEDIANTE:	B	UNA VÁLVULA DE FLUJO REGULADO	UNA CÁPSULA ANEROIDE	POR CONEXIÓN DE LA CÁMARA DE AIRE ESTÁTICO DEL SISTEMA PITOT	A y C SON CORRECTAS
44	LOS INSTRUMENTOS GIROSCÓPICOS, SON: EL HORIZONTE ARTIFICIAL, EL GIRO DIRECCIONAL, EL COORDINADOR DE VIRAJES.	A	CIERTO	FALSO		
45	EL VELOCÍMETRO, EL VARIÓMETRO, EL ALTÍMETRO, SON INSTRUMENTOS QUE TRABAJAN POR PRESIÓN ATMOSFÉRICA.	A	CIERTO	FALSO		
46	¿EN LA CABINA DE MANDO DE LA AERONAVE, HAY INDICADORES DE CALENTAMIENTO DE PARTES DEL MOTOR?	A	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
47	LOS INSTRUMENTOS DEBEN TENER DETERMINADAS CARACTERÍSTICAS COMO: PESO, TAMAÑO, FACILIDAD DE LECTURA, AISLAMIENTO MAGNÉTICO Y CAPACIDAD DE SOPORTAR VIBRACIONES.	A	CIERTO	FALSO		
48	¿LOS INSTRUMENTOS PUEDEN TENER ERRORES?	A	CIERTO	FALSO		
49	¿A LOS INSTRUMENTOS SE LES DEBE HACER CALIBRACIÓN, AJUSTES DE INDICACIÓN, PRE-VUELO, INSPECCIÓN DIARIA, ETC.?	A	CIERTO	FALSO		
50	¿LOS INSTRUMENTOS SE DEBEN TENER CONSERVADOS Y MANTENIDOS?	A	CIERTO	FALSO		
51	¿LAS VIBRACIONES AFECTAN LOS DISTINTOS INSTRUMENTOS Y SISTEMAS DE LA AERONAVE?	A	CIERTO	FALSO		
52	LOS INSTRUMENTOS DIRECCIONALES DE LA AERONAVE SON:	C	VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO Y HORIZONTE ARTIFICIAL	VARIÓMETRO, COMPÁS MAGNÉTICO Y VOR	COMPÁS MAGNÉTICO Y GIRO DIRECCIONAL	TODAS SON CORRECTAS
53	¿CUÁLES SON LOS INSTRUMENTOS DE ACTITUD?	D	INDICADOR DE VIRAJE	HORIZONTE ARTIFICIAL	GIRO DIRECCIONAL	TODOS LOS ANTERIORES
54	¿QUÉ SISTEMA PERMITE LA OPERACIÓN DEL VARIÓMETRO, VELOCÍMETRO Y ALTÍMETRO?	B	ELÉCTRICO	PITOT - ESTÁTICO	GIROSCÓPICO	PRESIÓN ESTÁTICO DINÁMICO
55	VOLANDO DE UNA ATMÓSFERA DE ALTA PRESIÓN HACIA UNA BAJA PRESIÓN, LA AERONAVE SE ENCONTRARÁ:	B	A MAYOR ALTURA QUE LA INDICADA	A MENOR ALTURA QUE LA INDICADA	NO HABRÁN CAMBIOS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
56	LOS ERRORES DE LA BRÚJULA SON:	A	VIRAJE Y ACELERACIÓN	PRECESIÓN Y VIRAJE	RIGIDEZ Y VIRAJE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
57	ES UNA PROPIEDAD O CARACTERÍSTICA QUE EXPERIMENTA UNA MASA, CUANDO GIRA A GRAN VELOCIDAD:	B	LA PRECESIÓN	LA RIGIDEZ	LAS OSCILACIONES	TODAS SON CORRECTAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
58	EL GIRÓSCOPO DEL INDICADOR DE VIRAJE Y LADEO ES ACCIONADO POR:	A	SUCCIÓN O ELÉCTRICO	MAGNÉTICO	PRESIÓN NEUMÁTICA	GRAVEDAD
59	EN EL INDICADOR DE VIRAJE COORDINADO, LA BOLITA INDICA LA CALIDAD DEL VIRAJE Y EL PUNTERO EL SENTIDO DEL VIRAJE.	A	CIERTO	FALSO		
60	EL COORDINADOR DE VIRAJE OPERA MEDIANTE:	B	PRESIONES DIFERENCIALES DE AIRE	UN GIRÓSCOPO	LA INFORMACIÓN RECIBIDA POR LA BRÚJULA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
61	DEL SIGUIENTE GRUPO DE VELOCIDADES ¿CUÁL TIENE QUE VER CON ESFUERZOS ESTRUCTURALES?	B	VSO, VNO, VFE	VNE, VMO	VMO, VSO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
62	EL "VVI" (INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL) TIENE COMO CARACTERÍSTICA RESALTANTE:	B	CORRIGE POR TEMPERATURA	TIENE UN RETRASO EN LA INDICACIÓN	TIENE ADELANTO EN LA INDICACIÓN	INICIALMENTE DA UNA INDICACIÓN CONTRARIA A LA ACTUACIÓN
63	¿QUE SUCEDE CUANDO EN VUELO RECTO Y NIVELADO EL TUBO PITOT Y SU DRENAJE SE BLOQUEAN?	B	LA VELOCIDAD SE INCREMENTA HASTA EL LIMITE DE LA ESCALA	EL VELOCÍMETRO QUEDA CONGELADO EN LA ÚLTIMA INDICACIÓN	LA VELOCIDAD BAJA HASTA CERO (0)	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
64	¿CUÁLES SON LOS INSTRUMENTOS, QUE OPERAN MEDIANTE PRESIÓN DINÁMICA Y ESTÁTICA ?	A	VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO, VARIÓMETRO	HORIZONTE ARTIFICIAL	GIRO DIRECCIONAL, HORIZONTE ARTIFICIAL	NINGUNA ES CORRECTA
65	¿CUÁLES SÓN LOS INSTRUMENTOS, QUE FUNCIONAN BAJO LAS PROPIEDADES GIROSCÓPICAS?.	C	GIRO	COMPÁS	HORIZONTE ARTIFICIAL, GIRO DIRECCIONAL, COORDINADOR DE VIRAJE	OTROS
66	SON INSTRUMENTOS ENERGIZADOS POR AIRE:	C	VELOCÍMETRO, VARIÓMETRO, GIRO DIRECCIONAL	HORIZONTE ARTIFICIAL, VARIÓMETRO, COORDINADOR DE VIRAJE	ALTÍMETRO, VARIÓMETRO, VELOCÍMETRO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
67	¿CUÁLES SON LOS INSTRUMENTOS BÁSICOS DE UNA AERONAVE?	D	GIRO DIRECCIONAL, HORIZONTE ARTIFICIAL	COMPÁS, ALTÍMETRO	VARIÓMETRO, VELOCÍMETRO	TODAS LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
68	LOS INSTRUMENTOS QUE SUMINISTRAN INFORMACIÓN DEL FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR SON:	B	INDICADORES DE: RPM., COMBUSTIBLE, VOLTÍMETRO, Y PRESIÓN	INDICADORES: TACÓMETRO, TEMPERATURA Y PRESIÓN DE ACEITE, TEMPERATURA EN LA CABEZA DE LOS CILINDROS Y PRESIÓN DE MANIFOLD	INDICADOR DE: MANIFOLD, AMPERÍMETRO, Y TEMPERATURA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
69	LA BRÚJULA FUNCIONA POR:	D	PRESIÓN	ESTÁTICA	DENSIDAD	MAGNETISMO
70	EL VARIÓMETRO, ES UN INDICADOR DE:	C	ACTITUD	PRESIÓN	VELOCIDAD VERTICAL	INCLINACIÓN Y NIVEL
71	EL TUBO PITOT ESTA DISEÑADO PARA RECIBIR :	B	PRESIÓN ESTÁTICA	PRESIÓN DINÁMICA	AMBAS PRESIONES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
72	EL TUBO PITOT DEBE ESTAR SITUADO EN:	C	UN LADO DE LA AERONAVE	LA PARTE INFERIOR	EN ÁREA DE MENOR TURBULENCIAS	NINGUNA ES CORRECTA
73	EL TUBO PITOT ES DE TOMA:	C	ESTÁTICA	EQUILIBRADA	DINÁMICA	DIFERENCIAL DE PRESIÓN
74	EL TUBO PITOT, LLEVA INSTALADA UNA RESISTENCIA ELÉCTRICA PARA:	C	SU BUEN FUNCIONAMIENTO	MEDIR SIN INTERFERENCIA	EVITAR LA FORMACIÓN DE HIELO	PREVENIR QUE SE ENFRÍE
75	LAS TOMAS ESTÁTICAS, SE ENCUENTRAN SITUADAS EN ÁREAS DE LA AERONAVE DONDE EL AIRE:	D	ESTÁ EN ASCENSO	VA EN DESCENSO	SE DESPLAZA	ESTÁ EN CALMA
76	EL TACÓMETRO EN MOTORES DE PISTÓN INDICA:	C	VELOCIDAD DE CARRERA DEL PISTÓN	REVOLUCIONES POR MINUTO DE LA HÉLICE EN CUALQUIER PASO ALTO O BAJO.	REVOLUCIONES POR MINUTO DEL CIGUEÑAL	DIFERENCIAL DE REVOLUCIONES EN EL ÁRBOL DE LEVAS Y EL CIGUEÑAL
77	LAS TOMAS ESTÁTICAS PUEDEN OBSTRUIRSE POR SUCIEDAD, POLVO O CUALQUIER OTRO ELEMENTO EXTRAÑO, ESTO DEBE COMPROBARSE EN LA:	C	SALIDA O DESPEGUE	ATERRIJAJE	INSPECCIÓN DE PRE-VUELO (360°)	NINGUNA DE ESTAS
78	SI LAS TOMAS ESTÁTICAS SE OBSTRUYEN, LOS INSTRUMENTOS QUE NO TENDRÍAN LECTURA SON:	D	LOS ACTIVADOS POR ROTACIÓN	LOS ACTIVADOS POR DINÁMICA	LOS ACTIVADOS POR GIRÓSCOPOS	VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO Y VARIÓMETRO
79	LA SUMA DE LA PRESIÓN DINÁMICA Y LA PRESIÓN ESTÁTICA, DEBE SER SIEMPRE:	B	DIFERENTE	CONSTANTE	DESIGUAL	NINGUNA ES CORRECTA

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
80	EL ANEMÓMETRO (VELOCÍMETRO) TRANSFORMA LA PRESIÓN EN INDICACIÓN DE:	B	ALTITUD	VELOCIDAD	PRESIÓN Y TEMPERATURA TOTAL	ÁNGULO DE ASCENSO O DESCENSO
81	DURANTE UN MOVIMIENTO ACELERADO UNA BRÚJULA SE DESVÍA HACIA EL:	B	SUR	NORTE	ESTE	OESTE
82	SI EL TUBO PITOT SE OBSTRUYE EN VUELO POR FORMACIÓN DE HIELO ¿QUE OCURRE CON EL VELOCÍMETRO?	D	AUMENTA LA LECTURA DE LA VELOCIDAD	SE MANTIENE LA LECTURA DE LA ÚLTIMA VELOCIDAD INDICADA	DECRECE LA VELOCIDAD	SUMINISTRA INFORMACIÓN INEXACTA
83	LAS VELOCIDADES QUE SE PUEDEN LEER DIRECTAMENTE EN EL VELOCÍMETRO, SON:	D	IAS, VST, EAS, TAS	CAS, IAS, EAS, VST	TAS, CAS, IAS, VST	CAS, IAS
84	EN EL CASO DE NO PODER COMPROBAR LA DIFERENCIA DE ERROR ENTRE LA IAS Y LA CAS, SE PUEDE CONSIDERAR:	C	IAS IGUAL A TAS	CAS IGUAL VST	IAS IGUAL CAS	NINGUNA DE ESTAS
85	¿LA INDICACIÓN DEL VELOCÍMETRO VARIARÁ CON VIENTO DE FRENTE O DE COLA?	B	CIERTO	FALSO		
86	PARA LAS DIFERENTES INDICACIONES DE VELOCIDAD ¿CUALES SON LOS COLORES, QUE SE SUELEN UTILIZAR EN EL VELOCÍMETRO?	C	AMARILLO, ROJO, VERDE, NARANJA	VERDE, BLANCO, NEGRO, ROJO	BLANCO, VERDE, AMARILLO, ROJO	NINGUNA ES CORRECTA
87	UN GIRÓSCOPO OPERA MEDIANTE LOS PRINCIPIOS DE:	C	DIFERENCIAS DE PRESIONES ESTÁTICA Y DINÁMICA	VARIACIÓN DE LA PRESIÓN ESTÁTICA EXCLUSIVAMENTE	PRECESIÓN Y RIGIDEZ EN EL ESPACIO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
88	¿QUÉ INFORMACIÓN SUMINISTRA EL INDICADOR DE FLUJO DE COMBUSTIBLE?	A	COMBUSTIBLE ENTRANDO AL MOTOR	COMBUSTIBLE NECESARIO PARA MANTENER UNA POTENCIA ESPECÍFICA	COMBUSTIBLE RETORNANDO AL TANQUE	FLUJO PRODUCIDO POR LAS BOMBAS DE COMBUSTIBLE
89	VNE SIGNIFICA:	C	VELOCIDAD NORMAL DE MANIOBRA	VELOCIDAD DE NO EXTENSIÓN DE FLAP	VELOCIDAD DE NUNCA EXCEDER	NINGUNA ES CORRECTA

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
90	LA DESVIACIÓN MAGNÉTICA ES:	D	EL EFECTO DEL CAMPO MAGNÉTICO DE LA TIERRA SOBRE LA BRÚJULA	EL EFECTO DE LA FUERZA DE CORIOLIS SOBRE LA BRÚJULA	LA DIFERENCIA ANGULAR ENTRE EL NORTE VERDADERO Y EL NORTE MAGNÉTICO	EL ERROR INDUCIDO EN LA BRÚJULA POR EL CAMPO MAGNÉTICO PRODUCTO DE LOS EQUIPOS ELÉCTRICOS DE LA AERONAVE
91	¿SI LA TOMA DE PRESIÓN ESTÁTICA SE BLOQUEA QUE INFORMACIÓN SE APRECIARÁ EN EL ALTÍMETRO?	C	LA INDICACIÓN SE VA A CERO (0)	LA INDICACIÓN SE VA AL MÁXIMO DE LA ESCALA	LA INDICACIÓN SE CONGELA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
92	DURANTE UN DESCENSO CONSTANTE EL VELOCÍMETRO MARCA UNA REDUCCIÓN CONSTANTE DE LA VELOCIDAD, ESTO INDICA:	B	UNA POSIBLE FALLA DE LA VENTANILLA DE KOLLSMAN	UN POSIBLE BLOQUEO DEL TUBO PITOT	UN POSIBLE BLOQUEO DE LA PRESIÓN ESTÁTICA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
93	EL GIRO DIRRECCIONAL REQUIERE DE UN AJUSTE APROXIMADAMENTE CADA QUINCE MINUTOS EN VUELO RECTO, NIVELADO Y DESACELERADO	A	VERDADERO	FALSO		
94	EL ALTÍMETRO FUNCIONA MEDIANTE:	C	PRESIÓN DINÁMICA	PRESIÓN STANDARD	PRESIÓN ESTÁTICA	PRESIÓN INTERNA
95	LA ALTITUD DE PRESIÓN, ES LA INDICADA CUANDO EL ALTÍMETRO HA SIDO AJUSTADO A:	B	QNH	QNE	QPE	QFF
96	UN ALTÍMETRO PODRÁ INDICAR, DE A ACUERDO CON SU AJUSTE:	D	ALTITUD	ALTURA	NIVEL DE VUELO	TODAS SON CORRECTAS
97	CUANDO SE AJUSTA EL ALTÍMETRO A QNE, ESTE INDICA:	C	ALTITUD	ELEVACIÓN	NIVEL DE VUELO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
98	EN ALGUNOS AVIONES DE NUEVA GENERACIÓN, SE INSTALAN VARIÓMETROS; A LOS CUALES SE LES INCORPORA UN ACELERÓMETRO, PARA QUE LA INDICACIÓN DE VARIACIÓN EN LA ALTITUD SEA MÁS RÁPIDA, (SIN RETARDO DEBIDO A EL SISTEMA)	A	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
99	LA BRÚJULA PRESENTA UN ERROR CARACTERÍSTICO DURANTE LOS VIRAJES AL ESTE U OESTE:	A	VERDADERO	FALSO		
100	LA DISTANCIA VERTICAL ENTRE UN PUNTO, O UN NIVEL EN LA SUPERFICIE DE LA TIERRA ,O UNIDO A ELLA Y EL NIVEL MEDIO DEL MAR NOS INDICA:	A	ALTITUD	NIVEL DE VUELO	ELEVACIÓN	
101	SON ERRORES QUE PUEDEN AFECTAR LA LECTURA DE LA BRÚJULA:	D	EL ERROR DE ACELERACIÓN	EL ERROR DE NIVELACIÓN	TODAS LAS ANTERIORES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
102	EL INDICADOR DE DERRAPE (BOLA) ACTÚA, POR:	B	ENERGÍA ELÉCTRICA	FUERZAS DE ACELERACIÓN	PRESIÓN NEUMÁTICA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
103	PARA SU FUNCIONAMIENTO, LA BRÚJULA MAGNÉTICA REQUIERE:	D	115 VOLTIOS CA	28 VOLTIOS CC	VACIO DE 4.34 PULGADAS	DE DOS IMANES
104	EL GIRO DIRECCIONAL, ES UN INSTRUMENTO QUE FUNCIONA BASADO EN EL PRINCIPIO DE:	C	LA DIFERENCIAL DE PRESIÓN BAROMÉTRICA	EL SISTEMA PITOT-ESTÁTICO	EL GIRÓSCOPO	LA TEMPERATURA EXTERNA DE LA AERONAVE
105	LA BRÚJULA, ES UN INSTRUMENTO PRIMARIO DE INDICACIÓN:	C	GIROSCÓPICO Y DE RUMBO	GIROSCÓPICO	DE RUMBO	ELECTROMAGNÉTICO
106	EL ELEMENTO PRINCIPAL DEL MECANISMO DE UN ALTÍMETRO ES:	C	LA VENTANILLA DE KOLLSMAN	EL INDICADOR DE LA ESCALA	LA CÁPSULA ANEROIDE	EL SENSOR ELECTRÓNICO DE ALTITUD GPS
107	¿CUÁL ES EL PRINCIPAL INSTRUMENTO BÁSICO, PARA REALIZAR UN VIRAJE EN UNA AERONAVE DE INSTRUCCIÓN PRIMARIA?	C	GIRO DIRECCIONAL	COMPAS GIROSCÓPICO	INDICADOR DE VIRAJE Y LADEO	VELOCÍMETRO
108	UNA RATA ESTÁNDAR DE VIRAJE EN GRADOS POR SEGUNDO, EQUIVALE A:	D	1.5 GRADOS	2.5 GRADOS	1 GRADO	3 GRADOS
109	EL INSTRUMENTO UTILIZADO PARA MEDIR LA VELOCIDAD VERTICAL DEL AERONAVE ES:	A	EL VARIÓMETRO	EL ANEMÓMETRO	EL INDICADOR HORIZONTAL, VERTICAL	EL ALTÍMETRO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
110	LA RELACIÓN QUE HAY ENTRE LA VELOCIDAD VERDADERA, Y LA VELOCIDAD DEL SONIDO, ES REGISTRADA POR EL INSTRUMENTO LLAMADO:	A	INDICADOR DE NO° DE MACH	REGISTRADOR DE VUELO	ANEMÓMETRO	RADAR
111	¿CUÁL ES EL ERROR MÁXIMO PERMISIBLE DURANTE UN CHEQUEO OPERACIONAL DE PREVUELO EN UN ALTÍMETRO?	D	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 150 PIES RESPECTO A LA ELEVACIÓN DEL CAMPO	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 150 PIES RESPECTO A LA ELEVACIÓN DEL CAMPO	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 500 PIES RESPECTO A LA ELEVACIÓN DEL CAMPO	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 75 PIES RESPECTO A LA ELEVACIÓN DEL CAMPO
112	¿CUAL ES LA DIFERENCIA MÁXIMA PERMITIDA ENTRE DOS ALTÍMETROS DURANTE UN VUELO?	A	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 150 PIES ENTRE AMBOS	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 75 PIES ENTRE AMBOS	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 500 PIES ENTRE AMBOS	UNA DIFERENCIA DE MAS O MENOS 50 PIES ENTRE AMBOS
113	¿QUÉ MARCA EL INDICADOR DE TAS?	B	TEMPERATURA DEL AIRE ESTÁTICO	VELOCIDAD RESPECTO AL AIRE	TEMPERATURA AMBIENTE	VELOCIDAD RESPECTO A LA TIERRA
114	¿QUÉ SIGNIFICA VMO?	D	VELOCIDAD LÍMITE DE VUELO	VELOCIDAD MÁXIMA DE VUELO	VELOCIDAD DE MANIOBRA	VELOCIDAD MÁXIMA DE OPERACIÓN
115	LOS INSTRUMENTOS BASADOS EN LA MEDICIÓN DE PRESIÓN, SÓN :	C	HORIZONTE ARTIFICIAL	INDICADOR DE VIRAJES	VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO Y VARIÓMETRO	BRÚJULA
116	EL SISTEMA DE MEDICIÓN DE PRESIONES, CONSTA DE TOMAS DINÁMICAS Y TOMAS:	C	VARIABLES	SUPERFICIALES	ESTÁTICAS	DE FLUJO RESTRINGIDO
117	LA VERIFICACIÓN POR CONDICIÓN, DE LAS TOMAS DE PRESIÓN ESTÁTICA, SE REALIZARÁN:	C	EN VUELO	DURANTE EL DESPEGUE	EN LA INSPECCIÓN DE PRE-VUELO (360°)	ANTES DEL ATERRIZAJE
118	EL ANEMÓMETRO(VELOCÍMETRO) NECESITA MEDIR LA PRESIÓN ESTÁTICA TOTAL PARA SU FUNCIONAMIENTO:	A	CIERTO	FALSO		
119	LA AGUJA INDICADORA DEL VELOCÍMETRO, REFLEJA SIEMPRE LA VELOCIDAD DE LAS PARTÍCULAS DE AIRE QUE RODEAN EL AERONAVE:	B	CIERTO	FALSO		
120	LA VELOCIDAD TAS, SERÁ LA VELOCIDAD IAS O CAS , CORREGIDA POR:	C	VIENTO	ALTURA	DENSIDAD	PRESIÓN

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
121	LA VELOCIDAD IAS Y LA VELOCIDAD TAS, SON SIEMPRE IGUALES:	B	VERDADERO	FALSO		
122	LA LÍNEA ROJA EN UN VELOCÍMETRO INDICA:	A	VNE	VNO	VS1	VSO
123	EL ARCO AMARILLO EN UN INDICADOR DE VELOCIDAD, INDICA :	D	VELOCIDAD NORMAL DE OPERACIÓN (VNO)	VELOCIDAD NORMAL DE ASCENSO	VELOCIDAD NORMAL DE OPERACIÓN CON FLAPS EXTENDIDOS	VELOCIDAD MÍNIMA DE CONTROL
124	EL CÓDIGO DE MARCAS Y COLORES DEL VELOCÍMETRO TOMAN COMO REFERENCIA LAS VELOCIDADES:	A	IAS	CAS	TAS	EAS
125	CUANDO EL ALTÍMETRO SE AJUSTA CON 1.013,2 HPA ,INDICA:	B	ALTITUD DE DENSIDAD	ALTITUD DE PRESIÓN	ALTITUD REAL	NO SE PUEDE AJUSTAR
126	PARA QUE UN ALTÍMETRO INDIQUE NIVELES DE VUELO, DEBERÁ ESTAR AJUSTADO CON:	A	1.013,2 HPA IGUAL A 29.92"	QNH	QFE	800 HP
127	EL AMPERÍMETRO INDICA:	B	INTENSIDAD DE CORRIENTE ELÉCTRICA	LA CORRIENTE PRODUCIDA POR EL GENERADOR	EL VOLTAJE DE LA BATERÍA	LAS REVOLUCIONES DEL GENERADOR
128	EN UN GIRÓSCOPO SE LLAMA RIGIDEZ EN EL ESPACIO, A LA CARACTERÍSTICA DE:	C	PERMANECER INMÓVIL	ESTAR PARADO	RESISTENCIA AL CAMBIO DE POSICIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
129	LAS TRES POSIBLES INFORMACIONES QUE SUMINISTRA EL INDICADOR DE LADEO SON:	D	DERRAPE	DESLIZAMIENTO	EQUILIBRIO ENTRE LA FUERZA CENTRIFUGA Y LA CENTRÍPETA	TODAS LAS ANTERIORES
130	¿CUAL ES EL TIEMPO PROMEDIO EN EL CUAL SE DEBE AJUSTAR EL GIRO DIRECCIONAL DURANTE UN VUELO RECTO, NIVELADO Y NO ACELERADO	D	CADA 5 MINUTOS	CADA 10 MINUTOS	SOLAMENTE ANTES DEL DESPEGUE	CADA 15 MINUTOS
131	LOS ERRORES DE BRÚJULA, PRODUCIDOS POR DISTINTOS CAMPOS MAGNÉTICOS, SE LLAMAN:	B	DERIVAS	DESVIACIONES	DECLINACIÓN	VARIACIÓN
132	EL ERROR DE ACELERACIÓN DE LA BRÚJULA AL INICIAR UN VIRAJE SE MANIFIESTA INDICANDO:	D	MÁS AL NORTE	MÁS AL SUR	NO SE MODIFICA EL RUMBO	OSCILACIONES CONTINUAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
133	EL INDICADOR DE TEMPERATURA EXTERIOR, ES MUY IMPORTANTE PUESTO QUE PERMITE:	B	INFORMAR DEL FRÍO QUE HACE AFUERA	CONOCER CUANDO APLICAR CALEFACCIÓN AL CARBURADOR	AUMENTA LA VELOCIDAD DEL MOTOR	REDUCIR LA PRESIÓN DE ACEITE
134	EL AJUSTAR LAS R.P.M. A SUS VALORES RECOMENDADOS, ES IMPORTANTE PARA:	D	IR A MAYOR VELOCIDAD	ASCENDER MÁS RÁPIDAMENTE	AJUSTAR EL CONSUMO DE GASOLINA	PRESERVAR LA INTEGRIDAD DEL MOTOR
135	EN CASO DE PÉRDIDA DEL VELOCÍMETRO, EL PILOTO DEBE MANTENER EL VUELO POR:	C	EL VARIÓMETRO Y EL PUNTERO	EL HORIZONTE Y EL PUNTERO	EL HORIZONTE, EL ALTÍMETRO, Y EL VARIÓMETRO	TODAS LAS ANTERIORES
136	EN CASO DE PÉRDIDA DEL ALTÍMETRO Y EL VARIÓMETRO, EL PILOTO DEBE MANTENER EL VUELO POR:	B	EL HORIZONTE, Y EL VELOCÍMETRO	EL HORIZONTE, EL PUNTERO, EL VELOCÍMETRO	EL GIRO DIRECCIONAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
137	PODEMOS EXCEDER LA VNE EN AIRE SUAVE O CALMADO Y CON PRECAUCIÓN.	B	CIERTO	FALSO		
138	EL EXTREMO DONDE COMIENZA EL ARCO BLANCO (DE MENOR VELOCIDAD A MAYOR) CORRESPONDE A LA :	B	VS	VSO	VA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
139	EL ALTÍMETRO FUNCIONA MEDIANTE PRESIÓN ATMOSFÉRICA	A	VERDADERO	FALSO		
140	EL VARIÓMETRO NOS INDICA LA VELOCIDAD VERTICAL	B	FALSO	VERDADERO		
141	EL FUNCIONAMIENTO DE LA BRÚJULA ES POR MAGNETISMO	A	VERDADERO	FALSO		
142	SU FUNCIÓN ES EL DE MEDIR LA VELOCIDAD DE ROTACIÓN DE UN MECANISMO Y NOS INDICA LA VELOCIDAD EN REVOLUCIONES POR MINUTO	C	ALTÍMETRO	VARIÓMETRO	TACÓMETRO	VELOCÍMETRO
143	LA T BÁSICA ESTÁ CONFORMADA POR EL ANEMÓMETRO, VARIÓMETRO, ALTÍMETRO, GIRO DIRECCIONAL, HORIZONTE ARTIFICIAL	A	VERDADERO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
144	LA CORRIENTE PRODUCIDA POR EL GENERADOR ES MEDIDA EN EL:	B	ALTÍMETRO	AMPERÍMETRO	VELOCÍMETRO	INDICADOR DE VIRAJE Y BANQUEO
145	LA VNE ESTA INDICADA EN EL ANEMÓMETRO POR UNA LÍNEA VERDE	A	FALSO	VERDADERO		
146	LA VELOCIDAD MÁXIMA DE OPERACIÓN ES	C	VME	VAI	VMO	AIP
147	LA BRÚJULA ESTÁ SUJETA A ERRORES PROVOCADOS POR LA ACELERACIÓN, LA DESACELERACIÓN Y LA CURVATURA DEL CAMPO MAGNÉTICO TERRESTRE EN ESPECIAL EN ALTAS LATITUDES	A	VERDADERO	FALSO		
148	LA PRESIÓN ESTÁTICA ES EL PESO DE UNA COLUMNA DE AIRE, SOBRE UNA SUPERFICIE ESPECÍFICA	A	VERDADERO	FALSO		
149	EN CASO DE PÉRDIDA DEL ALTÍMETRO Y EL VARIÓMETRO, EL PILOTO DEBE MANTENER EL VUELO POR EL GIRO DIRECCIONAL	B	VERDADERO	FALSO		
150	LOS INSTRUMENTOS BASADOS EN LA MEDICIÓN DE PRESIÓN, SON EL VELOCÍMETRO, ALTÍMETRO Y VARIÓMETRO	A	VERDADERO	FALSO		
151	EL GIRO DIRECCIONAL, ES UN INSTRUMENTO QUE FUNCIONA BASADO EN EL PRINCIPIO DE EL GIRÓSCOPO	A	VERDADERO	FALSO		
152	LOS INSTRUMENTOS, SE CLASIFICAN SEGÚN SU PRINCIPIO DE OPERACIÓN EN GIRÓSCOPOS Y DE PRESIÓN	B	FALSO	VERDADERO		
153	SI EL TUBO PITOT SE OBSTRUYE EN VUELO NOS PROPORCIONA INFORMACIÓN INEXACTA	A	VERDADERO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
154	LA VNE SIGNIFICA VELOCIDAD DE NUNCA EXCEDER	A	VERDADERO	FALSO		
155	LOS INSTRUMENTOS DEL MOTOR NOS INDICAN PRESIÓN Y TEMPERATURA	A	VERDADERO	FALSO		
156	UN ALTÍMETRO PODRÁ INDICAR ALTITUD	B	FALSO	VERDADERO		
157	EL INDICADOR DE DERRAPE (BOLA) FUNCIONA POR FUERZAS DE ACELERACIÓN	A	VERDADERO	FALSO		
158	CUANDO SE AJUSTA EL ALTÍMETRO A QNE, ESTE NOS INDICA NIVELES DE VUELO:	A	VERDADERO	FALSO		
159	¿QUÉ ELEMENTO PERMITE COMPENSAR EL COMPÁS MAGNÉTICO	A	UN CONJUNTO COMPENSADOR MAGNÉTICO	UNOS PEQUEÑOS ELECTRO-IMANES	LA DENSIDAD DEL LÍQUIDO DONDE FLOTAN LOS IMANES	
160	¿QUÉ PARTICULARIDAD DEBE TENER UNA MARCA REFERENCIAL PINTADA CUANDO LA EFECTÚA ENCIMA DEL VIDRIO DE UN INSTRUMENTO	B	DEBE SER LO MÁS DELGADA POSIBLE	NO DEBE INTERFERIR CON LA LECTURA DEL INSTRUMENTO	NO DEBE SER REFLECTANTE	
161	¿PARA QUÉ VALORES DE PRESIONES SE UTILIZA EL TUBO BOURDON	C	BAJAS.	RELATIVAMENTE BAJAS	RELATIVAMENTE ALTAS	
162	¿QUÉ ELEMENTO SIRVE PARA LA EXPANSIÓN TÉRMICA DEL LÍQUIDO DEL COMPÁS MAGNÉTICO?	A	UN DIAFRAGMA O FUELLE	UNA VENTILACIÓN AL EXTERIOR.	UN PEQUEÑO ESTANQUE	
163	¿EL EJE IMAGINARIO QUE SE EXTIENDE DE PUNTA A PUNTA DE LAS ALAS DEL AVIÓN ES?	A	TRANSVERSAL	VERTICAL	LONGITUDINAL	
164	¿EN QUE MEDIDA INDICA, LA PRESIÓN LA ESCALA BAROMÉTRICA DEL ALTÍMETRO.	C	EN HECTOPASCALES	EN PULGADAS	EN PULGADAS DE MERCURIO	
165	¿PARA EVITAR LA ENTRADA DE HUMEDAD Y MATERIAS EXTRAÑAS SE DEBE	B	COLOCAR TIRRO SELLANTE	COLOCAR CUBIERTA DE LONA	APLICAR SILICÓN	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
166	¿LA AGUJA MEDIANA DEL ALTÍMETRO NOS INDICA	B	CIENTOS DE PIES	MILES DE PIES	DECENAS DE MILES DE PIES	
167	¿EL TUBO PITOT ES UNA UNIDAD QUE SE INSTALA PARALELA	C	AL EJE TRANSVERSAL	AL EJE VERTICAL	AL EJE LONGITUDINAL	
168	EXISTEN TRES (03) CLASES DE VELOCIDAD	C	LA INDICADA, LA INFORMADA Y LA VERDADERA	LA CALIBRADA, LA ANEMOMÉTRICA Y LA INDICADA	LA VERDADERA, LA CALIBRADA Y LA INDICADA	
169	¿EL INDICADOR DE SUCCIÓN INDICA EN HG Y NORMALMENTE TIENE UNA ESCALA QUE VA DE:	A	0 A 10 PULGADAS	0 A 15 PULGADAS	0 A 20 PULGADAS	
170	¿EL GIRO DIRECCIONAL PUEDE REEMPLAZAR LA BRÚJULA MAGNÉTICA?	B	CIERTO	FALSO		
171	¿CUAL INDICADOR DA UNA INDICACIÓN VISUAL DE LA POSICIÓN DE VUELO DEL AVIÓN EN RELACIÓN A LA SUPERFICIE DE LA TIERRA	B	GIRO DIRECCIONAL	HORIZONTE ARTIFICIAL	INDICADOR DE INCLINACIÓN Y VIRAJE.	
172	¿LA BRÚJULA DEL "TIPO PILOTO" ES UN INSTRUMENTO DE LECTURA DIRECTA QUE INDICA CONSTANTEMENTE:	C	LA PRESIÓN MAGNÉTICA	LA HUMEDAD DEL AMBIENTE	EL RUMBO DEL AVIÓN.	
173	LA FUERZA POR UNIDAD DE SUPERFICIE QUE EJERCE EL AIRE QUE FORMA LA ATMOSFERA SOBRE LA SUPERFICIE TERRESTRE	C	PRESIÓN CALIBRADA	PRESIÓN VERDADERA	PRESIÓN ATMOSFÉRICA	
174	¿UN RADAR ALTÍMETRO, INDICA ALTITUD SOBRE EL NIVEL DE LA TIERRA	A	CIERTO	FALSO		
175	¿LA BATERÍA DEL "ELT" DEBE TENER LA FECHA DE REPLAZO MARCADO EN UN SITIO VISIBLE DEL TRANSMISOR.	A	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
176	¿MIDE LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA PERMANENTEMENTE, A TRAVÉS DE LAS TOMAS ESTÁTICAS, BASADO EN LA VARIACIÓN DE PRESIÓN DEBIDA A LA ALTURA.	B	VARIÓMETRO	ALTÍMETRO	VELOCÍMETRO	MANIFOLD
177	¿EL VARIÓMETRO INDICA, POR LO TANTO, EL RÉGIMEN DE CAMBIO DE ALTURA, EN ASCENSOS O DESCENSOS Y LOS INDICA EN:	A	EN PIES POR MINUTO	EN PULGADAS DE MERCURIO	EN GRADOS DE ACIMUT	
178	¿CUAL COMPONENTE ES UTILIZADO PARA DAR LA INDICACIÓN DEL NAVEGADOR VOR GENERALMENTE VHF NAV.	A	OBI	OBS	TO/FROM	RMI



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	CONDUCTIVO 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 SENSALA 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	¿DONDÉ 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 DE LOS 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