

MOTOR A REACCIÓN TMA1

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	EN UN MOTOR TURBO/HÉLICE, CON UNA RELACIÓN (REDUCCIÓN) ENTRE EL MOTOR Y EL EJE DE LA HÉLICE DE 0,0668:1. ¿CUÁL SERÁ LA VELOCIDAD DE LA HÉLICE A UN RÉGIMEN DEL MOTOR DE 20.000 RPM?	D	2000 RPM	4000 RPM	10000 RPM	1336 RPM
2	¿A CUÁNTO EQUIVALE EN MILÍMETROS (M.M.) LA FRACCIÓN 11/16" (PULGADAS)?	B	0,6875"	17,4625 M.M.	12.425 M.M.	0,6880 M.M.
3	¿CUÁL DE LOS ABAJO MENCIONADOS, SE DEFINE COMO: FLUJO SECUNDARIO EN UN MOTOR TURBOCOMPRESOR?	C	EL DE LOS GASES DE ESCAPE	EL DE LA ENTRADA A LA (S) CÁMARA (S) DE COMBUSTIÓN	EL DEL FAN DEL COMPRESOR DE BAJA PRESIÓN	EL DE LA SALIDA DEL DIFUSOR POST-COMPRESOR
4	GENERALMENTE, LA PRESIÓN QUE SE REGISTRA EN LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN DE LOS MOTORES A TURBINA, ES APROXIMADAMENTE DE:	D	90 PSI	1000 PSI	400 PSI	200 PSI
5	A MAYOR TEMPERATURA AMBIENTE, EL EMPUJE DEL MOTOR A REACCIÓN AUMENTA.	B	CIERTO	FALSO		
6	PARA LA DESIGNACIÓN DE LAS ESTACIONES DE LOS MOTORES TURBO/HÉLICE, SE DETERMINARÁN EMPEZANDO POR LA PARTE FRONTAL DEL MOTOR HACIA LA PARTE POSTERIOR DEL MOTOR.	B	CIERTO	FALSO		
7	EN UN MOTOR A TURBINA, LA COMBUSTIÓN OCURRE A UNA CONSTANTE:	B	VELOCIDAD	PRESIÓN	DENSIDAD	VOLUMEN
8	LA SECCIÓN DEL REDUCTOR, CONVIERTE:	B	BAJAS RPM, ALTO TORQUE, A ALTAS RPM Y BAJO TORQUE	ALTA RPM, BAJO TORQUE, A BAJAS RPM Y ALTO TORQUE	BAJAS RPM, ALTO TORQUE, A BAJAS RPM Y ALTO TORQUE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
9	LA TERMOFLUENCIA, SE PUEDE DEFINIR COMO EL AUMENTO CONSTANTE DE LONGITUD, QUE SE PRODUCE EN UN MATERIAL AL APLICARLE UNA CARGA A UNA TEMPERATURA AMBIENTE	B	CIERTO	FALSO		
10	EL TERMINO ESHP SIGNIFICA:	D	LA POTENCIA DISPONIBLE A LA HÉLICE	SOLO TIENE EFECTO EN VELOCIDAD DE CRUCERO	LA POTENCIA APLICADA AL EJE DE LA HÉLICE, CON EL AVIÓN ESTÁTICO	LA POTENCIA APLICADA AL EJE DE LA HÉLICE, DESPUÉS DE LA CAJA DE REDUCCIÓN
11	SÍ UN MOTOR TURBO-HÉLICE TIENE UN CONSUMO ESPECÍFICO DE COMBUSTIBLE (ESFC), DE 0,540 LBS/SH/HR; Y ESTÁ ORIGINANDO UNA POTENCIA DE 900 HP. ¿CUÁNTO SERÁ EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE EN UNA HORA?	C	534 LBS/H	463 LBS/H	486 LBS/H	510 LBS/H
12	EL COMPONENTE QUE CONVIERTE, ENERGÍA MECÁNICA EN ENERGÍA NEUMÁTICA, SE LLAMA:	B	TURBINA	CONJUNTO DE COMPRESORES	CAJA REDUCTORA	CÁMARA DE COMBUSTIÓN
13	LA RELACIÓN DE PRESIÓN A TRAVÉS DEL COMPRESOR, OPERANDO AL NIVEL DEL MAR (S.L) CONDICIONES I.S.A, CON UNA SALIDA (P3) DE 135 PSIG, SERÍA:	C	0981:1	10.2:1	9.2:1	109:1
14	SÍ LA CARGA SOBRE LA HÉLICE PERMANECE CONSTANTE (NO HAY CAMBIO DE ÁNGULO), PERO LA POTENCIA ES INCREMENTADA (AUMENTO DE COMBUSTIBLE) ¿QUÉ PASARÁ CON LAS RPM?	A	AUMENTARÁN	NO CAMBIARÁN	DISMINUIRÁN	OSCILARÁN
15	SÍ LA POTENCIA AUMENTA (AUMENTO DE FLUJO DE COMBUSTIBLE), ¿QUÉ DEBE SUCEDER CON LA CARGA DE LA HÉLICE PARA MANTENER LAS RPM CONSTANTES?	A	AUMENTAR	DISMINUIR	NO CAMBIAR	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
16	CONSUMO ESPECÍFICO (TSFC): ES LA CANTIDAD DE COMBUSTIBLE NECESARIA, PARA LA OPERACIÓN DE UN MOTOR TURBO/REACTOR, A UNA VELOCIDAD DETERMINADA.	B	CIERTO	FALSO		
17	EN LOS MOTORES PROPULSORES DE LAS AERONAVES, TURBO REACTORES O TURBO HÉLICE, EL CONJUNTO DE TURBINAS ES DEL TIPO:	C	CENTRÍFUGA	CENTRÍPETA Y AXIAL	RADIAL AXIAL	COAXIAL DIVERGENTE
18	LOS COMPONENTES DE UN COMPRESOR CENTRÍFUGOS SON:	B	DISCOS, COLECTOR	ROTOR, DIFUSOR, COLECTOR	ESTATOR, COLECTOR, COVENTOR	ROTOR, COLECTOR, DISTRIBUIDOR
19	LOS COMPRESORES CENTRÍFUGOS, PUEDEN SER: SENCILLOS O DE DOBLE CARA.	A	CIERTO	FALSO		
20	EL ORDEN DE RENDIMIENTO DE UN COMPRESOR CENTRÍFUGO, OSCILA ENTRE 0,65 Y 0,75 ,Y SU RELACIÓN DE COMPRESIÓN PUEDE ALCANZAR UN VALOR DE 20 A 1	B	CIERTO	FALSO		
21	UN ESCALÓN DE COMPRESOR AXIAL, SE COMPONE DE:	B	ESTATOR/ROTOR	ROTOR/ESTATOR	DIFUSOR/ROTOR	ESTATOR/DIFUSOR
22	LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN, ESTÁN SOMETIDAS A TEMPERATURAS ALTAS, ACOMPAÑADAS DE GRANDES ESFUERZOS MECÁNICOS	B	CIERTO	FALSO		
23	EL CICLO DE BRAYTON, ES EN EL CUAL OPERA EL MOTOR A REACCIÓN; EFECTUÁNDOSE LA COMBUSTIÓN A UN VOLUMEN CONSTANTE.	A	FALSO	CIERTO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
24	¿CUÁL SERÁ, EL TÉRMINO CORRECTO PARA DESIGNAR LA FUERZA QUE ES PRODUCIDA, POR UN MOTOR TURBO-FAN EN CONDICIONES DE DESPEGUE?	C	CABALLOS DE POTENCIA	POTENCIA DE DESPEGUE	LIBRAS DE EMPUJE PARA EL DESPEGUE	
25	¿CUÁL SERÁ EL VALOR DE PRESIÓN DE SALIDA, DE UN COMPRESOR DONDE LA RELACIÓN DE PRESIÓN ES 3,67 A 1, EN CONDICIONES ISA A NIVEL DEL MAR?	B	29,92 "HG	109,92 "HG	14,7 "HG	4,5 "HG
26	LA FUERZA PRODUCIDA POR UN MOTOR TURBO HÉLICE, SE DEFINE COMO LIBRAS O KILOS DE EMPUJE	A	FALSO	CIERTO		
27	EN UN COMPRESOR CENTRÍFUGO, LA PRESIÓN SE OBTIENE EN:	D	EL ROTOR	LAS ALETAS GUÍAS	EL COLECTOR	EL DIFUSOR
28	LA FUNCIÓN DE LOS ESTADORES, EN UN COMPRESOR AXIAL, ES:	A	DISMINUIR LA VELOCIDAD DEL AIRE, Y ENDEREZAR LA TRAYECTORIA DEL MISMO	DISMINUIR LA PRESIÓN	AUMENTAR LA VELOCIDAD	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
29	EN UN MOTOR DE COMPRESOR AXIAL, EL AIRE CAMBIA SU TRAYECTORIA APROXIMADAMENTE 90°	B	CIERTO	FALSO		
30	LAS CÁMARAS TUBULARES, SON DE FLUJO:	B	REVERSO	DIRECTO	ACOPLADO	MIXTO
31	LA SECCIÓN DIFUSORA DE UN MOTOR A TURBINA, ESTA LOCALIZADO ENTRE:	D	LA SECCIÓN DEL N1, Y N2	LA ESTACIÓN 7 Y 8	LA SALIDA DEL ESCAPE	LA SALIDA DEL COMPRESOR, Y LA ENTRADA A LA CÁMARA
32	EL CONSUMO ESPECÍFICO, DISMINUYE A ALTAS RPM Y AUMENTA A BAJAS RPM	B	FALSO	VERDADERO		
33	EL CONSUMO ESPECÍFICO (TSFC) , AUMENTA CON LA ALTURA	B	VERDADERO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
34	PARA FACILITAR LA REFERENCIA A LAS DISTINTAS SECCIONES DEL MOTOR A TURBINA, SE SUELEN DESIGNAR NUMÉRICAMENTE LAS ESTACIONES MÁS IMPORTANTES, EMPEZANDO POR:	C	LA SECCIÓN DELANTERA DEL MOTOR	LA ZONA INTERMEDIA	LA ENTRADA DEL AIRE, TOMANDO EN CUENTA LA TRAYECTORIA DEL MISMO, A TRAVÉS DEL MOTOR	ENTRADA DE AIRE DELANTERA DEL MOTOR
35	EN LOS MOTORES DISEÑADOS CON DOBLE COMPRESOR AXIAL, UNA TURBINA ARRASTRA AL COMPRESOR DE BAJA; Y LA OTRA(S) AL DE ALTA, FUNCIONANDO AMBAS EN UN MISMO EJE.	B	VERDADERO	FALSO		
36	EL CÁRTER DEL COMPRESOR, SE FABRICA CON ALEACIONES DE CROMO/MOLIBDENO / VANADIO, CON CAPACIDAD DE SOPORTAR GRANDES ESFUERZOS ORIGINADOS POR ALTAS TEMPERATURAS	A	FALSO	VERDADERO		
37	LOS DISCOS DE LOS COMPRESORES QUE ESTÁN SOMETIDOS A TEMPERATURAS MENORES DE 200° C, GENERALMENTE ESTÁN FABRICADOS DE ALEACIONES DE:	D	TITANIO	CROMO VANADIO	NIMONIC	ALUMINIO
38	APROXIMADAMENTE, EN UN MOTOR A REACCIÓN ENTRAN EN LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN, 60 PARTES DE AIRE POR UNA DE COMBUSTIBLE, Y EN EL PROCESO DE LA COMBUSTIÓN, SOLAMENTE SE QUEMARÁ UNA MEZCLA CON UNA PROPORCIÓN DE:	B	60 A 1	15 A 1	12 A 1	30 A 1
39	LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN INDIVIDUALES CONSTAN DE DOS CUERPOS, DE LOS CUALES EL INTERIOR SE DENOMINA TUBO DE LLAMA:	A	VERDADERO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
40	EN LOS MOTORES JT8D-7-9-11-15-17, LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN, SON DEL TIPO:	C	ANULAR	INDIVIDUAL	MIXTA	TUBULAR
41	PARA ELEGIR EL MATERIAL, DE UNA CÁMARA DE COMBUSTIÓN, SE TOMARÁN EN CUENTA UNA SERIE DE FENÓMENOS A LOS CUALES ESTÁN SOMETIDAS LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN DURANTE SU FUNCIONAMIENTO, COMO SON: LA OXIDACIÓN, FATIGA, FLUENCIA, Y ADEMÁS: LA FUERZA CENTRÍFUGA	A	FALSO	VERDADERO		
42	ALGUNOS MOTORES TURBO-HÉLICE, ESTÁN DISEÑADOS CON TURBINAS CENTRÍPETAS (RADIALES).	B	VERDADERO	FALSO		
43	LOS MOTORES A TURBINAS TIPO AXIAL, ESTÁN FORMADOS POR UNA O VARIAS ETAPAS O ESCALONES, DONDE CADA UNA DE LAS CUALES LO CONFORMAN UN ROTOR Y UN ESTATOR.	A	VERDADERO	FALSO		
44	UN MOTOR CON COMPRESOR AXIAL, SUELE TENER IGUAL NÚMERO DE ETAPAS DE TURBINAS, QUE LAS ETAPAS QUE CONFORMAN EL COMPRESOR.	B	VERDADERO	FALSO		
45	LAS ZONA MÁS CRÍTICA EN LOS ÁLABES DEL COMPRESOR DE UN MOTOR, ES:	C	LA PUNTA DE LOS ÁLABES	LA SECCIÓN MEDIA	LA ZONA DEL ENCASTRE	EL BORDE DE SALIDA
46	EN CIERTOS TIPOS DE MOTORES TURBO/FAN DE ALTO ÍNDICE DE DERIVACIÓN, EL PARÁMETRO INDICATIVO DEL EMPUJE ES A TRAVÉS DE:	A	N1	N2	EGT	PRESIÓN DE TORQUE

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
47	UNA ACELERACIÓN LENTA, PUEDE SER ORIGINADA POR:	B	BOMBA DE PRIMERA INOPERATIVA	CÁMARA DE COMBUSTIÓN DESPLAZADA	MAL REGLAJE DE LOS CONTROLES	BUJÍAS EN MAL ESTADO
48	UNA FUGA DE PT2, ESTANDO LA AERONAVE EN CONDICIÓN ESTÁTICA, OCASIONARÁ:	D	ALTA INDICACIÓN DE E.P.R	BAJA INDICACIÓN DE E.P.R	BAJA INDICACIÓN DE N2	TODOS LOS PARÁMETROS SERÁN NORMALES
49	EN UNA PRUEBA DE UN MOTOR, SE OBSERVA QUE EN UN RÉGIMEN ALTO, LA TEMPERATURA DE ACEITE OBSERVADA INDICA UN VALOR DE 80° C; LUEGO AL SELECCIONAR EL MOTOR A UN RÉGIMEN DE MÍNIMO, ESTA TEMPERATURA ES INCREMENTADA A 120° C; ESTA CONDICIÓN ES MOTIVADA A:	D	MAL FUNCIONAMIENTO DE LA VÁLVULA BYPASS, DEL RADIADOR	ESTA CONDICIÓN, DEMUESTRA FALLAS EN EL SISTEMA DE INDICACIÓN DE TEMPERATURA DE ACEITE	FILTRO DE ACEITE OBSTRUIDO	ESTA CONDICIÓN SE DEBE, A LA DISMINUCIÓN DEL FLUJO DE COMBUSTIBLE QUE PASA POR EL INTERCAMBIADOR DE CALOR (ENFRIADOR DE ACEITE)
50	LOS MOTORES TURBO/HÉLICE DE TURBINA FIJA, PARA SU ENCENDIDO, LA HÉLICE DEBERÁ ESTAR EN POSICIÓN DE:	D	EMBANDERADA	PASO BAJO	PASO FINO DE VUELO	PASO NULO
51	EN LOS MOTORES QUE USAN COMPRESORES CENTRÍFUGOS, LA TRAYECTORIA DEL AIRE ES PARALELA AL EJE.	B	VERDADERO	FALSO		
52	EN EL RANGO BETA (MOTOR TURBO/HÉLICE) ,EL COMBUSTIBLE ES CONTROLADO MANUALMENTE, Y EL PASO DE LA HÉLICE ES ORDENADO POR EL GOBERNADOR EN FORMA AUTOMÁTICA.	B	VERDADERO	FALSO		
53	¿QUÉ SUCEDERÁ, SÍ EN VUELO LA LÍNEA PS4 QUE VA AL FCU (MOTOR JT8D), SUFRE UNA ROTURA O DESCONEXIÓN TOTAL, ELIMINANDO LA SEÑAL DE PRESIÓN DEL COMPRESOR?	D	EL MOTOR SE APAGA	SE OBSERVARÁN PEQUEÑAS OSCILACIONES EN EL "EGT"	SE OBSERVARÁ OSCILACIÓN EN EL PARÁMETRO "EPR"	EL MOTOR SE VA A UN RÉGIMEN DE MÍNIMO FLUJO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
54	SI LAS VÁLVULAS "BLEED" SE CIERRAN ANTES DE TIEMPO, OCASIONARÁ:	D	FALLAS EN MÍNIMO	ALTA TEMPERATURA "EGT"	NO SUCEDE NADA	EL MOTOR ENTRARÁ EN PERDIDA AL ACELERARLO
55	LOS METALES DEL TERMOPAR (SISTEMA DE INDICACIÓN EGT) ,GENERALMENTE SON:	A	CROMO/ALUMINIO	HIERRO/NÍQUEL	HIERRO/COBRE	PLATA /NÍQUEL
56	EL CICLO BRAYTON, SE DEFINE COMO EL CICLO QUE CORRESPONDE AL MOTOR DE TURBINA; Y SE CARACTERIZA POR REALIZARSE LA COMBUSTIÓN, TEÓRICAMENTE A PRESIÓN CONSTANTE	A	CIERTO	FALSO		
57	EL PARÁMETRO INDICATIVO DEL EMPUJE, EN MOTORES TURBO FAN DE BAJO Y MEDIANO ÍNDICE DE DERIVACIÓN, GENERALMENTE ES:	D	RPM DEL COMPRESOR DE ALTA (N2)	RPM DEL COMPRESOR DE BAJA (N1)	TEMPERATURA GASES DE ESCAPE (EGT)	EPR (RELACIÓN DE PRESIÓN DEL MOTOR)
58	EN MOTORES DE ALTO ÍNDICE DE DERIVACIÓN, EL PARÁMETRO PRIMARIO INDICATIVO DEL EMPUJE ES:	D	PT7	EPR	RPM COMPRESOR DE ALTA (N2)	RPM DEL FAN (N1)
59	PARA CALCULAR LA POTENCIA EQUIVALENTE A UN EMPUJE DADO (MOTOR A REACCIÓN) , SE MULTIPLICA EL EMPUJE (LIBRAS DE EMPUJE) POR LA VELOCIDAD DEL AVIÓN, DIVIDIDO ENTRE:	C	LA VELOCIDAD DEL SONIDO	LA PRESIÓN DE ALTITUD	375	400 A 200
60	LA ECUACIÓN PARA LA OBTENCIÓN DEL ESHP (MOTOR TURBO/HÉLICE) ,ES LA SIGUIENTE:	D	$ESHP = SHP + EN/8$	$ESHP = SHP - EN/2.5$	$ESHP = SHP + E/4$	$ESHP = SHP + EN /2.5$
61	CONSUMO ESPECÍFICO DE COMBUSTIBLE TSFC, ES LA CANTIDAD DE COMBUSTIBLE NECESARIA PARA PRODUCIR LAS LIBRAS DE EMPUJE EN RÉGIMEN DE DESPEGUE.	B	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
62	ESENCIALMENTE, LOS COMPONENTES DE UN COMPRESOR CENTRÍFUGO SON:	D	ROTOR, COLECTOR, ANILLO	DIFUSOR, COLECTOR, ANILLO	ROTOR, ANILLO, ESTATOR	ROTOR, DIFUSOR, COLECTOR
63	¿EN CUÁL DE LOS COMPONENTES DE UN COMPRESOR CENTRÍFUGO, SE OBTIENE LA PRESIÓN DEL AIRE?	C	EN EL ROTOR	EN EL COLECTOR	EN EL DIFUSOR	
64	LA PROPORCIÓN DE COMBUSTIBLE/AIRE, EN UN MOTOR DE REACCIÓN SENCILLO (MOTORES DE UN SOLO FLUJO) , ES:	C	100 PARTES DE AIRE, POR 1 DE COMBUSTIBLE	800 PARTES DE AIRE, POR 1 DE COMBUSTIBLE	60 PARTES DE AIRE, POR 1 DE COMBUSTIBLE	
65	LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN, PUEDEN SER FUNDAMENTALMENTE DE TRES TIPOS:	B	INDIVIDUALES, CURVAS, PARALELAS	INDIVIDUALES, ANULARES, MIXTAS	ANULARES, COMPLEMENTARIAS	
66	¿CUÁL SERÁ, EL CONSUMO (F/F) DE COMBUSTIBLE EN UN MOTOR TURBO FAN, EN CONDICIONES DE DESPEGUE (T.O), CON LAS SIGUIENTES CARACTERÍSTICAS: TAKE OFF TRUST= 21000 (DESPEGUE 21000 LIBRAS DE EMPUJE), T.S.F.C= 0,515 (CONSUMO ESPECÍFICO)?	C	11200 LIBRAS/HORA	12040 LIBRAS/HORA	10815 LIBRAS/HORA	10815 LITROS/HORA
67	¿CUÁL SERÁ, LA RELACIÓN DE COMPRESIÓN EN UN MOTOR A REACCIÓN, CON LAS SIGUIENTES CARACTERÍSTICAS: PT2 = 14.7 PSI. PT4 = 286.65 PSI?	C	20.50	18.50	19.5	301.35
68	¿CUÁL SERÁ LA RELACIÓN DE DERIVACIÓN (BY PASS RATIO) , EN UN MOTOR TURBO FAN CON LAS SIGUIENTES CARACTERÍSTICAS: FLUJO DE AIRE PRIMARIO= 183 LIBRAS/SEG. FLUJO DE AIRE SECUNDARIO = 314 LIBRAS/SEG?	B	497 LIBRAS/SEG	1.72	2.20 LIBRAS/SEG	5.24

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
69	LA DESIGNACIÓN PS4, SIGNIFICA:	B	PRESIÓN DE SALIDA, ZONA 4	PRESIÓN ESTÁTICA, ZONA 4	PRESIÓN TOTAL, ZONA 4	PRESIÓN STANDARD
70	LOS MOTORES ACTUALES, EXIGEN MAYORES RENDIMIENTOS Y RELACIONES DE COMPRESIÓN, QUE SOLAMENTE PUEDEN OBTENERSE EN MOTORES EQUIPADOS CON COMPRESORES CENTRÍFUGOS.	B	CIERTO	FALSO		
71	EL RENDIMIENTO DE LOS COMPRESORES AXIALES, SUELE SER SUPERIOR AL 0.85 , Y LA RELACIÓN DE COMPRESIÓN TOTAL ALCANZA EN ALGUNOS CASOS VALORES POR ENCIMA DE:	C	14 A 1	300 A 1	20 A 1	8.5 A 1
72	LA MISIÓN DE LAS CÁMARAS, ES REALIZAR LA COMBUSTIÓN DE LA MEZCLA AIRE/COMBUSTIBLE, Y ENTREGAR LA ENERGÍA RESULTANTE A LA TURBINA, NO TOMANDO EN CUENTA LA TEMPERATURA DE ENTRADA A LA TURBINA.	B	CIERTO	FALSO		
73	EN UN MOTOR DE REACCIÓN (NO TURBO FAN), APROXIMADAMENTE A LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN ENTRAN 60 PARTES DE AIRE POR 1 DE COMBUSTIBLE; PERO SOLAMENTE EN EL PROCESO DE COMBUSTIÓN SE QUEMARAN:	D	30 PARTES DE AIRE POR 1 DE COMBUSTIBLE	60 PARTES DE AIRE POR 1 DE COMBUSTIBLE	15 PARTES DE AIRE POR 2 COMBUSTIBLE	15 PARTES DE AIRE POR 1 DE COMBUSTIBLE
74	LA TEMPERATURA EN LA ZONA DE COMBUSTIÓN EN RÉGIMEN NORMAL, ALCANZA APROXIMADAMENTE UN VALOR DE:	B	1800 GRADOS CENTÍGRADOS	600 GRADOS CENTÍGRADOS	3000 GRADOS CENTÍGRADOS	1500 GRADOS CENTÍGRADOS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
75	EL MATERIAL DE CONSTRUCCIÓN DE LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN, DEBE TENER PROPIEDADES RESISTENTES A:	B	OXIDACIÓN, TERMODINÁMICA, COMPRESIÓN	OXIDACIÓN, FLUENCIA, FUSIÓN	OXIDACIÓN, TEMPERATURA	TRACCIÓN, TORSIÓN, FUSIÓN
76	LA MISIÓN DEL CONTROL DE COMBUSTIBLE (FCU) , ES:	B	MEDIR Y DISTRIBUIR EL COMBUSTIBLE	DOSIFICAR, MEDIR, Y ENVIAR COMBUSTIBLE A LOS INYECTORES EN TODOS LOS REGÍMENES	DISTRIBUIR COMBUSTIBLE EN CRUCERO	CONTROLAR EL COMBUSTIBLE EN EL DESPEGUE (T.O)
77	¿CUÁL COMPONENTE EN EL SISTEMA DE ALIMENTACIÓN DEL MOTOR, ES EL QUE TIENE LA MISIÓN DE LA PULVERIZACIÓN DEL COMBUSTIBLE?	D	EL CONTROL DE FLUJO	LA VÁLVULA DUMP	LA BOMBA DE ALTA PRESIÓN	EL INYECTOR
78	LA CANTIDAD DE AIRE QUE ES INTRODUCIDO AL MOTOR, ES PROPORCIONAL A:	A	A LA VELOCIDAD DEL COMPRESOR	A LA POSICIÓN DEL ACELERADOR	A LA VELOCIDAD DEL AVIÓN	DEPENDE DE LA ALTITUD DE VUELO
79	LA MISIÓN DE LA TURBINA EN UN MOTOR DE REACCIÓN, ES CONVERTIR APROXIMADAMENTE LAS DOS TERCERAS PARTES (2/3) DE LA ENERGÍA LIBERADA EN LA COMBUSTIÓN, EN LA ENERGÍA MECÁNICA PARA MOVER EL COMPRESOR Y LA CAJA DE ACCESORIOS.	B	CIERTO	FALSO		
80	EN UNA TURBINA DONDE EL FLUIDO (GASES), SE MUEVE DESDE LA PERIFERIA AL CENTRO, ESTA SE LLAMARÁ:	C	TURBINA AXIAL	TURBINA CENTRÍFUGA	TURBINA RADIAL O CENTRÍPETA	
81	EL TIPO DE TURBINA, QUE HA TENIDO MAYOR DESARROLLO EN EL CAMPO DE LOS MOTORES A REACCIÓN ES:	B	LA CENTRÍFUGA	LA AXIAL	LA CENTRÍPETA	LA MÚLTIPLE

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
82	LOS MATERIALES MÁS EMPLEADOS, EN LOS ÁLABES DE LOS ROTORES DE LAS TURBINAS SON:	A	NIMONIC	ACEROS INOXIDABLES	ALEACIONES FOSFORESCENTES	
83	¿CUÁL ES EL COMPONENTE U ÓRGANO PROPULSOR, EN UN MOTOR A REACCIÓN?	C	LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN	EL CONJUNTO DE COMPRESORES	LA TOBERA DE ESCAPE	LA TURBINA
84	LA REFRIGERACIÓN DE LOS ÁLABES DE LOS COMPRESORES MÚLTIPLES, PROVIENE DE:	C	LAS ÚLTIMAS ETAPAS DEL COMPRESOR	LAS TOMAS DE AIRE DE IMPACTO	LAS PRIMERAS ETAPAS DEL COMPRESOR	LOS ESTADORES DEL COMPRESOR
85	GENERALMENTE LOS MOTORES TURBO FAN DE BAJO ÍNDICE DE DERIVACIÓN, ESTÁN EQUIPADOS CON TACÓMETROS DEL TIPO:	C	CENTRÍFUGOS	MAGNÉTICOS	ELECTROMAGNÉTICOS	ELECTRÓNICOS
86	GENERALMENTE, LOS MOTORES TURBO FAN DE ALTO ÍNDICE DE DERIVACIÓN (CF6-50, JT9D), EN LOS CUALES EL N1 ES EL INSTRUMENTO INDICATIVO DEL EMPUJE DEL MOTOR, ESTÁN EQUIPADO CON TACÓMETROS DEL TIPO:	D	CENTRÍFUGO	MAGNÉTICO	ELECTROMAGNÉTICO	ELECTRÓNICO
87	EL INDICATIVO O PARÁMETRO QUE DETERMINA EL EMPUJE DEL MOTOR, ES EL E.P.R (RELACIÓN DE PRESIÓN DEL MOTOR). EL CUAL ES EL COCIENTE DE:	C	PT2/ PT4	PT7/PS4	PT7/PT2	PT7 x PT2
88	¿CUÁL SERÁ LA CAUSA, QUE LA PRESIÓN DE ACEITE SIGUE AL AUMENTO DE LAS REVOLUCIONES DEL MOTOR, HASTA SOBRE PASARSE DEL LÍMITE MÁXIMO?	C	TANQUE DE ACEITE SOBRELLENADO	BOMBA DE ACEITE DEFECTUOSA	VÁLVULA REGULADORA DE PRESIÓN TRANCADA	ACEITE CON TEMPERATURA BAJA
89	UN SISTEMA DE LUBRICACIÓN, DONDE EL INTERCAMBIADOR DE CALOR, O ENFRIADOR DE ACEITE ESTÁ EN EL CIRCUITO DE PRESIÓN DE ACEITE, SE DENOMINARÁ:	B	TANQUE FRIO	TANQUE CALIENTE		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
90	¿QUÉ PRECAUCIÓN HAY QUE TENER CON RESPECTO A LA HÉLICE, EN UN MOTOR TURBO/HÉLICE DE TURBINA FIJA (MOTOR DE UN SOLO EJE) EN EL PROCEDIMIENTO DE ENCENDIDO?	B	LA HÉLICE DEBE ESTAR EN POSICIÓN DE CRUCERO	EL PASO DE LA HÉLICE DEBE SER "0" GRADOS (PASO PLANO)	EL PASO DE LA HÉLICE DEBE ESTAR EN POSICIÓN PASO FINO DE VUELO	
91	EN UN AJUSTE DE CONTROLES, SE REGULA AL GOBERNADOR DE LA HÉLICE PARA QUE SE INCREMENTEN LAS REVOLUCIONES EN EL DESPEGUE; PERO MANTENIENDO INALTERABLE EL AJUSTE DEL FCU, ESTO OCASIONARÁ:	C	AUMENTO EN LA TEMPERATURA GASES DE ESCAPE	AUMENTO SOLAMENTE EN LAS REVOLUCIONES DEL MOTOR	AUMENTO EN LAS REVOLUCIONES, Y DISMINUCIÓN EN LA TEMPERATURA DE GASES DE ESCAPE	AUMENTO EN LAS REVOLUCIONES, Y AUMENTO EN LA TEMPERATURA DE GASES DE ESCAPE
92	LAS LÍNEAS DEL SISTEMA DE LUBRICACIÓN DE LOS MOTORES, SE IDENTIFICAN CON FRANJAS O ANILLOS DE COLORES BLANCO/AZUL/BLANCO.	B	CIERTO	FALSO		
93	EN UN MOTOR DE REACCIÓN DE 2 GRUPOS DE COMPRESORES (N1 N2) AXIALES, LA OPERACIÓN DE CIERRE Y APERTURA DE LA VÁLVULAS "BLEED" ES REFLEJADA EN:	D	PARÁMETRO EGT	PRESIÓN DE ENTRADA (PT2)	VELOCIDAD COMPRESOR DE ALTA (N2)	VELOCIDAD COMPRESOR DE BAJA (N1)
94	¿CUÁL SERÁ EL VALOR DE EPR, EN UN MOTOR CON LOS SIGUIENTES PARÁMETROS: (PT2 = 30HG") (PT7 = 60HG") (N2 = 90%) (EGT = 480 GRADOS CENTÍGRADOS)?	D	1.20 EPR	4.5 EPR	1.85 EPR	2.00 EPR
95	EN UN CONDUCTO DIVERGENTE, LA SALIDA SERÁ MENOR QUE LA ENTRADA	B	CIERTO	FALSO		
96	UN AUMENTO DE TEMPERATURA AMBIENTE, ¿OCASIONARÁ UN INCREMENTO EN EL EMPUJE?	B	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
97	UN AUMENTO DE LA VELOCIDAD DE ENTRADA DE AIRE, ¿OCASIONARÁ UN AUMENTO DEL EMPUJE?	A	CIERTO	FALSO		
98	¿QUIÉN AUTORIZA UN VUELO DE PRUEBA, POR CAMBIO DE UN MOTOR EN UNA AERONAVE EQUIPADA CON MOTORES TURBO/HÉLICE?	A	EL TALLER QUE EFECTUÓ EL CAMBIO DEL MOTOR	EL INSPECTOR DEL INAC	EL PILOTO DEL AVIÓN	EL JEFE DEL AEROPUERTO
99	LA FUNCIÓN DEL DIFUSOR PRE-CÁMARA, ES LA DE AUMENTAR LA VELOCIDAD DEL AIRE QUE SE INTRODUCE EN LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN.	B	CIERTO	FALSO		
100	GENERALMENTE, LA PRIMERA ETAPA DEL COMPRESOR ES DE ALEACIÓN DE:	A	TITANIO	HIERRO	PLATA	DURAL
101	EL TIPO DE COMPRESORES GENERALMENTE USADO EN LOS APU DE LAS AERONAVES DC-9, BOEING 727, B-747, ES DEL TIPO:	B	AXIAL	CENTRÍFUGO	MIXTA	CENTRÍPETA
102	EN UN MOTOR TURBO/FAN, EL SÍMBOLO PS3 SIGNIFICA:	D	PRESIÓN DE SALIDA, ZONA 3	PRESIÓN SIMPLE 3	PRESIÓN SOBRE LÍMITE	PRESIÓN ESTÁTICA, ZONA 3
103	¿CUÁL ES EL INSTRUMENTO, QUE INDICA LAS REVOLUCIONES DEL COMPRESOR DE BAJA (MOTOR JT8D)?	A	N1	N2	EG1	E P R
104	EN UNA PRUEBA DE PERFORMANCE O CONDICIÓN, EL MOTOR ACUSA ALTA INDICACIÓN EN LOS PARÁMETROS N2, F/F, EGT; ESTA SITUACIÓN NOS INDICARÁ QUE EL MOTOR TIENE DEFICIENCIA EN EL COMPRESOR.	A	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
105	¿CUÁL SERÁ LA ACCIÓN A TOMAR, CUANDO UN MOTOR NO ALCANZA LA POTENCIA DE DESPEGUE?	D	CAMBIAR EL MOTOR	CAMBIAR EL REVERSIBLE	CAMBIAR EL F.C.U	EFFECTUAR UN CHEQUEO AL MOTOR, DE ACUERDO AL MANUAL DE MANTENIMIENTO EN LA SECCIÓN: PRUEBAS Y AJUSTES DEL MOTOR, EFECTUANDO LAS CORRECCIONES Y AJUSTES NECESARIOS
106	¿CUÁL ES LA FUNCIÓN DE LAS ALETAS GUÍAS, EN LA SECCIÓN DE TURBINAS?	A	LA DE DIRIGIR EL FLUJO DE GASES, A UN ÁNGULO DESEADO EN LAS ALETAS DEL DISCO	LA DE DIRIGIR EL FLUJO DE GASES, DENTRO DE LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN	LA DE DISMINUIR LA VELOCIDAD DE LOS GASES	LA DE CONTRALAR LA TEMPERATURA DE LOS GASES
107	¿QUÉ INDICACIÓN SE LEERÁ EN EL INSTRUMENTO "EPR ", ESTANDO EL MOTOR PARADO (APAGADO) CON ENERGÍA ELÉCTRICA EN EL AVIÓN?	C	EL INDICADOR MARCARÁ "0" E.P.R	EL INDICADOR MARCARÁ POR DEBAJO DE "0"	EL INSTRUMENTO INDICARÁ EL VALOR "1,0"	MARCARÀ LA PRESIÓN DEL CAMPO
108	¿QUÉ PROBLEMA PRESENTARÁ UN MOTOR TURBO/FAN, DONDE LAS VÁLVULAS BLEED ESTÁN TRANCADAS EN POSICIÓN ABIERTA?	D	EL MOTOR PRESENTARÁ EXPLOSIONES AL ACELERARLO	EL MÍNIMO DEL MOTOR ESTARÁ FUERA DEL AJUSTE	ALTA POTENCIA EN CRUCERO	DIFERENCIA EN LOS ACELERADORES
109	UNA FUGA DE PRESIÓN PT2 (BALA) OCASIONARÁ:	C	INDICACIÓN ALTA DE E.P.R EN TIERRA	INDICACIÓN BAJA EN VUELO	INDICACIÓN ALTA DE E.P.R EN VUELO	OSCILACIÓN DE E.P.R
110	LOS DAÑOS A LAS PALETAS(ALABES) DE LAS TURBINAS, SON MAYORES QUE LOS DAÑOS A LAS PALETAS DEL COMPRESOR, PORQUE LA TURBINA ESTÁ SUJETA A MAYOR:	C	JUEGO DE EMPUJE	VIBRACIÓN	ESTRÉS DE CALOR	ESTRÉS DE COMBUSTIÓN

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
111	LOS ÁLABES (PALETAS) REMOVIDOS DE LOS DISCOS PARA SU INSPECCIÓN, SE REINSTALARÁN EN:	C	A UNA POSICIÓN DE 90 GRADOS	A UNA POSICIÓN DE 180 GRADOS	EN LA MISMA POSICIÓN DE DONDE FUE DESMONTADO	A LOS GRADOS DE LA POSICIÓN ANTERIOR
112	LOS TIPOS DE COMPRESORES MÁS USADOS EN MOTORES DE TURBINAS, SON:	C	CENTRÍFUGO Y RECÍPROCO	RAÍZ Y CENTRÍFUGO	CENTRÍFUGO Y AXIAL	AXIAL Y RECTO
113	¿CUÁL ES EL OBJETIVO DE LAS PUBLICACIONES TÉCNICAS, CONOCIDAS COMO B/S (BOLETINES DE SERVICIO)?	C	SON PARA MODIFICAR EL DISEÑO DE LAS AERONAVES	SON PARA MEJORAR LA CARGA ÚTIL	SON PARA CORREGIR CONDICIONES INSEGURAS DE LAS AERONAVES	SON PARA DETERMINAR EL LAPSO ENTRE SERVICIOS DE MANTENIMIENTO
114	¿CUÁL ES LA RAZÓN POR LA CUÁL, EL REVERSIBLE DE MOTOR SE RECOMIENDA USARLO ESTANDO LA AERONAVE CON POCA VELOCIDAD (60 NUDOS)?	D	NO TIENE IMPORTANCIA	EL REVERSIBLE NO OPERA EN TIERRA	PARA EVITAR QUE SE CONTAMINE LA CABINA DE PASAJEROS	PARA EVITAR QUE EL MOTOR ENTRE EN PERDIDA (STALL)
115	¿CUÁL ES LA FUNCIÓN DEL C.S.D?	C	MANTENER ALTAS RPM PARA EL GENERADOR	MANTENER UNA SALIDA FIJA DE RPM EN EL DESPEGUE	MANTENER UNA VELOCIDAD CONSTANTE EN EL GENERADOR	MANTENER UN FLUJO CONSTANTE DE COMBUSTIBLE A GRAN ALTURA
116	EN UNA OPERACIÓN DE ARRANQUE, OBSERVAMOS INDICACIÓN DE F/F, PERO NO HAY REACCIÓN EN EL E.G.T Y EL MOTOR NO ENCIENDE; EL SISTEMA DE ENCENDIDO SE CHEQUEO ENCONTRÁNDOSE NORMAL, LA CAUSA SERÁ:	C	BOMBA DE COMBUSTIBLE DE PRIMERA ETAPA INOPERATIVA	VÁLVULA DE PRESIÓN MÍNIMA TRANCADA, EN POSICIÓN CERRADA	FUGA EXTERNA POR LA VÁLVULA P/D PRESURIZACIÓN Y DESCARGA (DUMP VALVE)	
117	LA RELACIÓN DE AIRE/COMBUSTIBLE, EN LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN, ES:	C	60 A 1	12 A 1	15 A 1	
118	EL AIRE QUE ES INTRODUCIDO A LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN, ES CONTROLADO POR EL COMPRESOR:	A	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
119	ENCONTRÁNDOSE UN AVIÓN EN VUELO, Y CON UN MOTOR EN POSICIÓN EMBANDERADO (CORTADO) ¿CUÁL SERÁ EL PROCEDIMIENTO PARA EL REENCENDIDO (MOTOR DE TURBINA FIJA)?	C	SE ENCENDERÁ EL MOTOR, ACTIVANDO EL SISTEMA DE ARRANQUE	SE PROCEDERÁ A SACAR LA HÉLICE, DE LA POSICIÓN DE BANDERA	SE PROCEDERÁ A COLOCAR LA HÉLICE DE POSICIÓN DE BANDERA (FEATHERING) A POSICIÓN DE VUELO, SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE E IGNICIÓN, DE ACUERDO AL PROCEDIMIENTO RESPECTIVO	
120	LOS MOTORES TURBO/HÉLICE DE TURBINA FIJA (GARRETT) (DART R/R) ,PARA SU ENCENDIDO, LA HÉLICE DEBERÁ ESTAR EN POSICIÓN DE:	C	EMBANDERADOS	PASO BAJO	PASO NULO	
121	LA RELACIÓN DE AIRE/COMBUSTIBLE, QUE ES ABSORBIDO EN SU TOTALIDAD(AIRE PRIMARIO- AIRE SECUNDARIO) DE UN MOTOR DE TURBINA, ES DE:	C	15 A 1	12 A 1	60 A 1	
122	A MAYOR ALTURA, LOS MOTORES DE TURBINA CONSUMEN MÁS COMBUSTIBLE.	B	CIERTO	FALSO		
123	UNA MEZCLA RICA DE AIRE/COMBUSTIBLE, OCASIONARÁ ALTA TEMPERATURA EN UN MOTOR DE TURBINA	A	CIERTO	FALSO		
124	LA SECCIÓN DE TURBINA DE UN MOTOR A REACCIÓN SIRVE PARA:	D	COMPRESOR EL AIRE QUE HA SIDO CALENTADO EN LA SECCIÓN DE COMBUSTIÓN	CIRCULAR AIRE PARA ENFRIAR EL MOTOR	AUMENTAR LA VELOCIDAD DEL AIRE PARA PROPULSIÓN	IMPULSAR LA SECCIÓN DEL COMPRESOR
125	¿DÓNDE SE ENCUENTRA, LA PRESIÓN MAS ALTA DE UN MOTOR A REACCIÓN?	B	A LA ENTRADA DE LA SECCIÓN DE TURBINA	A LA ENTRADA DE LA SECCIÓN DE QUEMADORES	A LA SALIDA DE LA SECCIÓN DE QUEMADORES	A LA SALIDA DEL TUBO DE ESCAPE

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
126	LAS PARTÍCULAS DE SUCIO EN EL AIRE QUE ENTRAN AL COMPRESOR, FORMARÁN UNA CAPA EN TODO EL MOTOR; MENOS EN:	D	LAS CUBIERTAS	LOS ÁLABES GUÍAS EN LA ENTRADA	LOS ÁLABES ESTADORES DEL COMPRESOR	LOS ÁLABES ROTORES DE LA TURBINA
127	DOS TIPOS BÁSICOS DE ÁLABES DE TURBINA SON:	A	DE REACCIÓN E IMPULSO	DE REACCIÓN, Y CONVERGENTES	TANGENCIALES, Y DE REACCIÓN	DE IMPULSO, Y VECTORIAL DE SENTIDO RADIAL
128	¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DE LOS ÁLABES ESTADORES, EN LA SECCIÓN DEL COMPRESOR DE UN MOTOR A REACCIÓN?	C	ESTABILIZAR LA PRESIÓN	PREVENIR UN AUMENTO REPENTINO DE PRESIÓN EN EL COMPRESOR	CONTROLAR LA DIRECCIÓN DEL FLUJO DE AIRE	AUMENTAR LA VELOCIDAD DEL FLUJO DE AIRE
129	EL FACTOR QUE MAS DAÑO CAUSA EN LAS TURBINAS, ES:	B	LA ALTA PRESIÓN DE AIRE	LA ALTA TEMPERATURA	LAS ALTAS REVOLUCIONES	LOS INYECTORES DEFECTUOSOS
130	LA VELOCIDAD ROTACIONAL DEL VENTILADOR (FAN) DE UN MOTOR TURBOFAN CON COMPRESOR AXIAL DE DOS ETAPAS, ES LA MISMA QUE LA VELOCIDAD ROTACIONAL DE:	A	EL COMPRESOR DE BAJA PRESIÓN	EL EJE DE ACCESORIOS	LA PRIMERA RUEDA DE TURBINA	EL COMPRESOR DE ALTA PRESIÓN
131	¿BAJO CUÁL DE ESTAS CONDICIONES, SERÁ MAS PRECISO EL AJUSTE (TRIM) DE UN MOTOR A REACCIÓN?	A	SIN VIENTO Y, CON Poca HUMEDAD	MUCHO VIENTO, Y MUCHA HUMEDAD	MUCHA HUMEDAD, Y POCO VIENTO	POCA HUMEDAD, Y VIENTO DE COLA
132	LOS MOTORES A REACCIÓN QUE DEPENDEN ÚNICAMENTE DE ACEITE LUBRICANTE PARA EL ENFRIAMIENTO DE SUS ROLINERAS, GENERALMENTE USAN:	A	UN RADIADOR DE ACEITE EN EL SISTEMA	UNA BOMBA DE PRESIÓN DE ACEITE DE CAPACIDAD MAS ALTA	UN DEPÓSITO DE ACEITE MAS GRANDE	POCA CANTIDAD DE ACEITE
133	¿QUÉ TIPO DE FUERZAS SON SOPORTADAS, POR UN COJINETE DE EMPUJE EN LA TURBINA?	A	CENTRÍFUGAS Y DE EMPUJE	GIROSCÓPICAS SOLAMENTE	AXIALES SOLAMENTE	CENTRÍFUGAS, DE EMPUJE, Y GIROSCÓPICAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
134	EL OBJETIVO DE LOS SELLOS DE TIPO LABERINTO, ES:	C	SELLAR LA FUGA DE ACEITE Y LA DE AIRE	SELLAR LA FUGA DE AIRE, SOLAMENTE	SOLO SELLAR LA FUGA DE ACEITE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
135	UNA HÉLICE, EN UN MOTOR TURBO-HÉLICE:	C	ROTA A LA MISMA VELOCIDAD DE LA TURBINA	CONTROLA LA VELOCIDAD DEL MOTOR EN EL RANGO BETA	SUMINISTRA DEL 75% AL 85% DEL EMPUJE TOTAL DE SALIDA	SUMINISTRA DEL 15% AL 25% DEL EMPUJE TOTAL DE SALIDA
136	EL COMBUSTIBLE UTILIZADO EN LOS MOTORES A REACCIÓN, PUEDE SER:	D	KEROSINA	JP- 1, -2, -3, -4	GASOLINA EN ALGUNOS, Y POR TIEMPO LIMITADO	TODOS LOS ANTERIORES
137	UN EJEMPLO DE RETROPROPULSIÓN, ES EL ARMA DE FUEGO CUANDO ELLA ES DISPARADA, DE LOS SIGUIENTES, ¿CUÁL ES LA ACCIÓN, Y CUÁL ES LA REACCIÓN?	A	ACCIÓN HACIA ADELANTE, REACCIÓN HACIA ATRÁS	ACCIÓN HACIA ATRÁS, REACCIÓN HACIA ADELANTE	ACCIÓN EL GOLPE DEL GATILLO, REACCIÓN EL DISPARO	ACCIÓN LA QUEMA DE LA PÓLVORA, REACCIÓN LA SALIDA DEL PROYECTIL
138	UN MOTOR A REACCIÓN QUE USE ACEITE 2380, SE LE PODRÍA AGREGAR ACEITE TIPO:	D	A-580	MIL 3040	MIL 2318	NINGUNO DE LOS ANTERIORES, SOLO EL MISMO 2380
139	UN AVIÓN SUBSÓNICO, TENDRÁ UN DUCTO DE ENTRADA DE:	B	DISEÑO CONVERGENTE	DISEÑO DIVERGENTE	DISEÑO RECTO	DISEÑO CONVERGENTE-DIVERGENTE
140	¿CUÁL ES LA FUNCIÓN DE UN CONJUNTO DE ÁLABES ESTADORES, EN LA PARTE DE DESCARGA DE UN COMPRESOR AXIAL TÍPICO?	A	ENDEREZAR EL FLUJO DE AIRE, PARA ELIMINAR LA TURBULENCIA	REDUCIR LA RESISTENCIA EN LOS ÁLABES DEL ROTOR DE PRIMERA ETAPA	DIRIGIR EL FLUJO DE GASES, A LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN	AUMENTAR EL MOVIMIENTO DEL AIRE, EN LA DIRECCIÓN DE LA ROTACIÓN DEL MOTOR
141	¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES MAGNITUDES, ESTÁN EXPRESADAS EN LAS MISMAS UNIDADES DE MEDIDA?	C	EMPUJE Y TRABAJO	EMPUJE Y POTENCIA	FUERZA Y EMPUJE	VELOCIDAD VERTICAL Y EMPUJE
142	¿EN CUÁL DE LAS SIGUIENTES MAGNITUDES, NO SE NECESITA LA UNIDAD DE TIEMPO?	B	POTENCIA	TRABAJO	FLUJO DE COMBUSTIBLE	VELOCIDAD

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
143	CUANDO EL BORDE DE ATAQUE DE UN ÁLABE, DE LA PRIMERA ETAPA DE TURBINA ES ENCONTRADO CON RAJADURAS DEBIDO A ESFUERZOS, LA CAUSA DE ESTO ES:	B	DESGASTE DEL SELLO DE AIRE	TEMPERATURA EXCESIVA	SOBREVELOCIDAD	EL PROTECTOR DEL ENFRIAMIENTO ESTÁ DEFECTUOSO
144	LAS R.P.M DE LOS COMPRESORES DE FLUJO AXIAL, ESTÁN LIMITADAS PRINCIPALMENTE POR:	A	VELOCIDAD CIRCUNFERENCIAL, POR COMPRESIBILIDAD	RELACIÓN DE COMPRESIÓN	TEMPERATURA A LA ENTRADA DE LA TURBINA	FUERZA DE GRAVEDAD (G)
145	EL TIPO DE SELLO DE RODAMIENTOS, QUE DESCANSA SOBRE UNA SUPERFICIE PULIDA, ES EL:	A	SELLO TIPO CARBÓN	SELLO LABERÍNTICO	TIPO RODILLOS	TIPO BOLAS
146	¿CUALES SON LOS FACTORES QUE AFECTAN EL EMPUJE?	D	TEMPERATURA AMBIENTE	ALTITUD	VELOCIDAD DE LOS GASES DE ESCAPE	TODAS LAS ANTERIORES
147	¿CUÁL SERÁ LA POSIBLE CAUSA, CUANDO NO HAY PRESIÓN DE ACEITE EN EL MOTOR?	A	BAJO NIVEL DE ACEITE	LÍNEA DE DERIVACIÓN (BYPASS) OBSTRUIDA	VÁLVULA DE DESAHOGO DEFECTUOSA	TODAS LAS ANTERIORES
148	¿CUANDO HAY UN EXCESIVO CONSUMO DE ACEITE, CUAL SERÁ LA POSIBLE CAUSA?	A	FUGAS EXTERNAS DE ACEITE Y/O DAÑOS EN LOS RODAMIENTOS PRINCIPALES Y SELLOS LABERINTOS	ALTAS TEMPERATURAS POR BAJO INTERCAMBIO DE CALOR	EJES COAXIALES DESGASTADOS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
149	DURANTE EL ENCENDIDO DE UN MOTOR, ESTE NO ARRANCA Y NO HAY COMBUSTIBLE CUANDO LA VÁLVULA DE CORTE (SHUT OFF) ESTÁ ABIERTA: LA POSIBLE CAUSA ES:	C	VÁLVULA DE ENTRADA AL FCU, NO ABRE	LA VÁLVULA DE DRENAJE, ESTÁ AHOGADA	FCU, NO FUNCIONA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
150	¿CUANDO UN MOTOR NO ALCANZA LA POTENCIA DE DESPEGUE (T.O), ¿QUÉ SE DEBE HACER?	D	CAMBIAR EL MOTOR	CAMBIAR EL CONTROL DE FLUJO	CHEQUEAR INDICADOR "E.P.R"	CHEQUEAR EL SISTEMA DE "E.P.R", CHEQUEAR AJUSTE DEL MOTOR (TRIM)

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
151	¿CUÁL SERÍA UNA POSIBLE CAUSA, DE UNA INDICACIÓN BAJA DE LA TEMPERATURA DE LOS GASES DE ESCAPE, EN CUALQUIER RÉGIMEN DE POTENCIA?	C	LOS CONTACTOS DE LAS BUJÍAS ESTÁN SUCIOS	LAS R.P.M DEL COMPRESOR ESTÁN MUY ALTAS	LOS CONTACTOS DEL TERMOPAR ESTÁN EN CORTO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
152	¿PARA QUÉ ES USADO EL AIRE SANGRADO (BLEED) DEL COMPRESOR?	C	ENFRÍA EL MOTOR	EVITA QUE EL COMPRESOR ENTRE EN PERDIDA	PARA LOS SISTEMAS NEUMÁTICOS DEL AVIÓN	TODAS LAS ANTERIORES
153	¿CUALES SON LOS TIPOS MÁS COMUNES DE BOMBA DE ACEITE?	C	DE ÁLABES	DE ROTOR	DE ENGRANAJES	TODAS LAS ANTERIORES
154	¿QUÉ TIPO DE MATERIAL ES USADO EN LA CONSTRUCCIÓN DE ÁLABES DE COMPRESORES DE PRIMERA ETAPA?	B	ALEACIONES DE ALUMINIO	ALEACIONES DE TITANIO	ALEACIONES DE MAGNESIO	TODAS LAS ANTERIORES
155	LA UNIDAD DE POTENCIA AUXILIAR (A.P.U) EN LOS AVIONES QUE LA UTILIZAN, LES PROPORCIONA ENERGÍA:	C	HIDRÁULICA Y NEUMÁTICA	NEUMÁTICA SOLAMENTE	NEUMÁTICA Y ELÉCTRICA	ELÉCTRICA SOLAMENTE
156	UN MOTOR A REACCIÓN, PRESENTA ALTA TEMPERATURA EN EL DESPEGUE; ESTA CONDICIÓN, PUEDE DEBERSE A:	D	EL MOTOR ESTÁ MAL AJUSTADO	LA PRESIÓN DE COMBUSTIBLE ES ALTA	BUJÍAS EN MAL ESTADO	DAÑOS EN LA SECCIÓN DEL COMPRESOR
157	SÍ LAS INDICACIONES CON TINTE PENETRANTE NO SE OBSERVAN CON CLARIDAD, LA CAUSA MAS PROBABLE SERÁ:	A	LA PIEZA NO FUE COMPLETAMENTE LIMPIADA ANTES DE APLICARLE EL REVELADOR	LA PIEZA NO ESTA DAÑADA	LA PIEZA NO ESTA BASTANTE DAÑADA EN UN ÁREA EXTENSA	LA PIEZA NO FUE COMPLETAMENTE DESMANTADA ANTES DE APLICAR EL REVELADOR
158	EN UN MOTOR TURBO-HÉLICE, EL MODO BETA CONSISTE EN:	B	AJUSTE MANUAL DE COMBUSTIBLE, Y SELECCIÓN AUTOMÁTICA DEL ÁNGULO DE LA HÉLICE	SELECCIÓN MANUAL DEL ÁNGULO DE LA HÉLICE, Y AJUSTE AUTOMÁTICO DE COMBUSTIBLE	SELECCIÓN AUTOMÁTICA DEL ÁNGULO DE LA HÉLICE, Y DE COMBUSTIBLE	SELECCIÓN MANUAL DEL ÁNGULO DE LA HÉLICE, Y DE COMBUSTIBLE

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
159	UN REGRESO DE LLAMA (FLAMEOUT) , ES:	B	PERDIDA DE FUEGO DURANTE LA OPERACIÓN, DEBIDO A MEZCLA INCORRECTA CUANDO SE OPERA EL REVERSIBLE	PERDIDA DE FUEGO EN LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN NO INTENCIONAL	PERDIDA DE FUEGO CAUSADA POR SOBRECALENTAMIENTO DE LAS BUJÍAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
160	¿QUÉ ES, UN IMPULSOR (IMPELLER)?	A	ES EL ROTOR PRINCIPAL DE UN COMPRESOR CENTRÍFUGO, QUE AUMENTA LA VELOCIDAD DEL AIRE QUE SE INYECTA A TRAVÉS DE LOS ÁLABES	ES EL ROTOR PRINCIPAL DE UN COMPRESOR CENTRÍFUGO, QUE AUMENTA LA VELOCIDAD DE LOS GASES DE ESCAPE QUE SE LE INYECTA	ES EL ROTOR PRINCIPAL DE UN COMPRESOR AXIAL, QUE AUMENTA LA VELOCIDAD DEL AIRE QUE SE INYECTA	ES EL ROTOR PRINCIPAL DE UN COMPRESOR AXIAL, QUE AUMENTA LA VELOCIDAD DE LOS ESCAPE QUE SE LE INYECTA
161	SÍ LA TEMPERATURA DE LOS GASES DE ESCAPE Y DE ENTRADA A LA TURBINA, ES MÁXIMA, Y EXISTE UN ALTO CONSUMO DE COMBUSTIBLE CON UNA POTENCIA BAJA, ESTO INDICA QUE:	A	PUEDEN HABER UN DAÑO EN LA SECCIÓN DE TURBINA	HAY MAL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA DE COMBUSTIBLE	HAY MAL FUNCIONAMIENTO DEL INDICADOR DE TORQUE	HAY FUGA DE ACEITE DEL MOTOR
162	SI EL DIAFRAGMA DE UNA VÁLVULA DE SANGRADO(BLEED) , SE ROMPE:	D	EL MOTOR SE PARARÁ	NO SE PODRÁ ENCENDER EL MOTOR	HABRÁ FUGA DE COMBUSTIBLE POR EL RESPIRADERO	LA BLEED NO OPERARÁ
163	LAS VÁLVULAS DE SANGRADO (BLEED) DEL COMPRESOR, OPERAN:	A	MEDIANTE UN DIFERENCIAL DE PRESIÓN DE AIRE	POR UN SISTEMA ELÉCTRICO	MANUALMENTE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
164	LA TEMPERATURA I.S.A , AL NIVEL DEL MAR ES:	C	18 GRADOS C	59 GRADOS C	59 GRADOS F	20 GRADOS C
165	LA UNIDAD DE MEDIDA DEL FLUJO DE COMBUSTIBLE (FUEL FLOW) ES:	C	M/SEG	JOULE/SEG	LB/HR	JOULE/HR
166	15/32 DE PULGADA, EQUIVALE EN MILÍMETROS A:	C	0.6875 M.M	12.425 M.M	11.90625 M.M	10.000 M.M

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
167	¿QUÉ PORCENTAJE (%) INDICARÁ EN EL INSTRUMENTO, ESTANDO EL MOTOR FUNCIONANDO A 25000 RPM, SI SABEMOS QUE EL 75% DEL RÉGIMEN DE ESTE MOTOR ES DE 30000 RPM?	D	30000 RPM	50%	62.80	62.5%
168	EN UNA OPERACIÓN DE MANTENIMIENTO, SE REQUIERE EL AJUSTE DE UNA CLARENCIA DE 0.016"; PERO EL CALIBRADOR DE LÁMINAS ESTÁ CALIBRADO (LECTURAS) EN MILÉSIMAS DE MILÍMETROS ¿CUÁL SERÁ EL VALOR EQUIVALENTE?	C	0.0163"	0.0300 M.M.	0.4064 M.M.	0.700 M.M.
169	SEGÚN LO ESTIPULADO EN EL CONTROL DE COMPONENTES, EL TIEMPO LÍMITE DE UN MOTOR ES DE 3000 HORAS; PERO POR CONVENIENCIA (DISTANCIAMIENTO) ESTE MOTOR SE REMOVIÓ A LAS 1728 HORAS. ¿A QUÉ PORCENTAJE (%) DEL TIEMPO LÍMITE FUE REMOVIDO DICHO MOTOR?	B	50 %	57.6 %	17.2 %	60.0 %
170	SE DEFINE COMO MOTOR DE REACCIÓN, A UN MOTOR TERMODINÁMICO, EN EL QUE SE TRANSFORMA LA ENERGÍA QUÍMICA DEL COMBUSTIBLE EN ENERGÍA MOTRIZ	B	CIERTO	FALSO		
171	EL CICLO DE BRAYTON, ES EN EL CUAL OPERA EL MOTOR DE REACCIÓN, Y SE CONSIDERA COMO UN CICLO CERRADO.	B	CIERTO	FALSO		
172	¿CUÁL SERÁ EL TÉRMINO CORRECTO PARA DESIGNAR LA FUERZA QUE ES PRODUCIDA, POR UN MOTOR TURBO FAN EN CONDICIONES DE DESPEGUE?	D	THP	POTENCIA DE DESPEGUE	CABALLOS DE POTENCIA EN DESPEGUE	LIBRAS DE EMPUJE PARA DESPEGUE

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
173	¿CUÁL SERÁ, LA FORMULA PARA DETERMINAR EL THP, EN UN MOTOR TURBO-FAN (EN UNIDADES DE MEDIDAS ANGLOSAJONAS)?	B	THP= LBS.EMPUJE X KM/ 375	THP= LBS. EMPUJE X MPH/375	TPH= TORQUE X HP/375	THP= TORQUE X HP/ 32
174	AL AUMENTAR LA VELOCIDAD EN UNA AERONAVE EQUIPADA CON UN MOTOR A REACCIÓN, EL EMPUJE AUMENTARÁ CUANDO LA VELOCIDAD SE INCREMENTA, HASTA UNA VELOCIDAD APROXIMADA DE 700 KM/H (435 MILLAS/H).	B	CIERTO	FALSO		
175	A MENOR TEMPERATURA AMBIENTE, EL EMPUJE EN UN MOTOR A REACCIÓN DISMINUIRÁ.	B	CIERTO	FALSO		
176	LOS MOTORES TURBO FAN, TIENEN UN CONSUMO ESPECÍFICO (T.S.F.C.) MÁS ALTO EN COMPARACIÓN CON UN MOTOR TURBO-REACTOR SIMPLE.	B	CIERTO	FALSO		
177	¿CUÁL SERÁ, EL ÓRGANO O COMPONENTE PROPULSOR, EN UN MOTOR A REACCIÓN?	C	LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN	EL FCU	LA TOBERA DE ESCAPE	EL SISTEMA DE TORQUE
178	LA PRESIÓN MÁXIMA, ALCANZADA EN LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN DE UN MOTOR A REACCIÓN, GENERALMENTE ESTÁ POR LOS VALORES DE 1000 PSI.	B	CIERTO	FALSO		
179	EL RENDIMIENTO DE UNA CÁMARA ANULAR, ES INFERIOR AL DE UNA CÁMARA INDIVIDUAL (CAN)	B	CIERTO	FALSO		
180	¿CUÁL SERÁ, LA RELACIÓN DE COMPRESIÓN EN UN MOTOR TURBO-HÉLICE DONDE: LA PRESIÓN ATMOSFÉRICA ES DE 30" HG, Y LA PRESIÓN DE SALIDA DEL COMPRESOR, ES DE 150 PSIG?	B	5 A 1	10 A 1	11.18 A 1	10.20 A 1

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
181	LAS CONDICIONES OPERATIVAS DE LOS ÁLABES DEL ESTATOR (SECCIÓN DE TURBINA), SE VEN AGRAVADAS POR LA PRESENCIA DE UN CAMPO DE FUERZAS CENTRÍFUGAS Y FENÓMENOS DE VIBRACIÓN.	B	CIERTO	FALSO		
182	PARA LA ELECCIÓN DEL MATERIAL PARA LA FABRICACIÓN DE LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN, HAY QUE TENER EN CUENTA UNA SERIE DE FENÓMENOS, A LOS CUALES ESTÁN SOMETIDAS LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN DURANTE SU FUNCIONAMIENTO; ESTOS SON:	A	OXIDACIÓN, FATIGA, FLUENCIA	ROTACIÓN, TEMPERATURA, FUSIÓN	OXIDACIÓN, FATIGA, ROTACIÓN	TEMPERATURA, VIBRACIÓN, CONTAMINACIÓN
183	LA ALEACIÓN NIMONIC 75, ES GENERALMENTE USADA EN LA FABRICACIÓN DE LOS ÁLABES DE LOS COMPRESORES	B	CIERTO	FALSO		
184	FUNDAMENTALMENTE, LOS TIPOS DE CÁMARAS DE COMBUSTIÓN SON:	C	INDIVIDUALES/TUBULARES	ANULARES	INDIVIDUALES, ANULARES, Y MIXTAS	ALTERNAS, INTEGRALES, TUBULARES
185	UN MOTOR CON REPORTE DE VIBRACIÓN Y SIGNOS DE ACEITE CONTAMINADO(PARTÍCULAS METÁLICAS), LA POSIBLE ACCIÓN A TOMAR SERÁ:	C	CAMBIO DE ACEITE Y PRUEBA DEL MOTOR	CAMBIO DE FILTRO Y ACEITE	REMOCIÓN DEL MOTOR	RETORNAR EL MOTOR A SERVICIO, INCLUYENDO UNA INSPECCIÓN BOROSCÓPICA
186	LAS TURBINAS DE ACCIÓN O DE IMPULSO, SON USADAS EN LOS MOTORES TURBO/FAN	B	CIERTO	FALSO		
187	LOS ESFUERZOS DE FLEXIÓN, SON MAS INFLUYENTES EN LOS ÁLABES DE LOS COMPRESORES QUE EN LOS ÁLABES DE LAS TURBINAS.	B	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
188	LA ZONA MAS CRITICA, EN UN ÁLABE DE ROTOR DE TURBINA ES:	C	LA PERIFERIA DEL ÁLABE	LA ZONA INTERMEDIA	LA ZONA DEL ENCASTRE	EL BORDE DE FUGA DEL ÁLABE
189	ALGUNOS SISTEMAS DE LUBRICACIÓN, SON DESIGNADOS COMO: SISTEMAS CON TANQUE CALIENTE; ESTO ES DEBIDO A QUE:	D	ESTÁN DOTADOS DE UNA UNIDAD QUE CALIENTA EL ACEITE	CONTIENEN UN SEPARADOR INTEGRAL	NO EXISTEN TANQUES CALIENTES	EL INTERCAMBIADOR DE TEMPERATURA (RADIADOR) , ESTÁ INCORPORADO EN EL CIRCUITO DE PRESIÓN
190	EN LA TRAYECTORIA DEL AIRE A TRAVÉS DE UN MOTOR TURBO/HÉLICE; LA MAYOR PRESIÓN SE REGISTRA EN:	C	LA SALIDA DE ESCAPE (TOBERA)	LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN	EL DIFUSOR PRE-CÁMARA	LA ENTRADA AL ESTATOR DE LA TURBINA, PRIMERA ETAPA
191	EL DATO DE PLACA (SPEED DATA) REVOLUCIONES DEL MOTOR PARA LA PRUEBA DE CONDICIÓN (PERFORMANCE),ES UN PARÁMETRO OBTENIDO EN EL BANCO DE PRUEBA A UNA TEMPERATURA AMBIENTE DE:	D	UNA TEMPERATURA PROMEDIO	UNA TEMPERATURA EQUIVALENTE AL PUNTO DE ROCÍO	TEMPERATURA AMBIENTE QUE RODEA AL BANCO DE PRUEBA	TEMPERATURA AMBIENTE CORREGIDA A CONDICIONES ISA
192	¿QUÉ CONSTITUYE EL TÉRMINO, "FLAT RATING"?	C	LA POTENCIA MÁXIMA PRODUCIDA POR EL MOTOR, HASTA 10000 PIES.	LA POTENCIA CERTIFICADA EN 10% ,POR ENCIMA DE CRUCERO	LA CERTIFICACIÓN DEL MOTOR, PARA UN VALOR DE POTENCIA MENOR DE LA CAPACIDAD TERMODINÁMICA DEL MOTOR	ES LA POTENCIA DEL MOTOR, A SU MÁXIMA TEMPERATURA DE OPERACIÓN
193	EL CARTER DEL COMPRESOR, ESTÁ COMPUESTO COMÚNMENTE DE ALEACIONES DE NIMONIC, DISCALOY, COBALTO	B	CIERTO	FALSO		
194	EN LA ACTUALIDAD LOS SISTEMAS MAS COMUNES DE ARRANQUE SON:	C	NEUMÁTICOS E INERCIA	ELÉCTRICOS, Y CENTRÍFUGOS	NEUMÁTICOS, Y ELÉCTRICOS	DE IMPACTO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
195	PARA FACILITAR LA REFERENCIA A LAS DISTINTAS SECCIONES DE LOS MOTORES A TURBINA (MOTORES A REACCIÓN, TURBO-HÉLICE, TURBO-EJE) ,SE SUELEN DESIGNAR NUMÉRICAMENTE LAS ESTACIONES MÁS IMPORTANTES; EMPEZANDO POR:	C	LA PARTE FRONTAL DEL MOTOR	LA SECCIÓN DE CÁMARAS DE COMBUSTIÓN	LA ENTRADA DE AIRE AL COMPRESOR	DEPENDIENDO DEL FABRICANTE
196	LA VELOCIDAD DEL AIRE A LA SALIDA DEL COMPRESOR DEL COMPRESOR AXIAL, PUEDE ESTAR POR EL ORDEN DE 50 M/SEG A 120 M/SEG. LUEGO DEL DIFUSOR PRE-CÁMARA REDUCE ESTA VELOCIDAD HASTA UN VALOR DE:	C	60 M/SEG	60 M/SEG, A 40 M/SEG	10 M/SEG, A 20 M/SEG	30M/SEG
197	LOS RODAMIENTOS (BEARING) DE RODILLOS, FUNDAMENTALMENTE SOPORTAN CARGAS RADIALES, Y SE EMPLEAN EN EL APOYO DE LA SECCIÓN DE TURBINA	A	CIERTO	FALSO		
198	LOS RODAMIENTOS (BEARING) DE EMPUJE, SON DEL TIPO DE:	C	SIMPLE	RODILLOS	BOLAS	CÓNICOS
199	EL PARÁMETRO INDICATIVO DE POTENCIA, EN UN MOTOR TURBO/HÉLICE ES:	C	LA INDICACIÓN DE TEMPERATURA DE GASES DE ESCAPE (EGT)	LAS REVOLUCIONES DEL MOTOR	LA INDICACIÓN DE TORQUE	LAS REVOLUCIONES DE LA HÉLICE
200	LA INYECCIÓN DE AGUA EN LA ENTRADA DEL COMPRESOR, REDUCE LA TEMPERATURA DEL AIRE DE ENTRADA AL MOTOR, Y POR LO TANTO SE REDUCE EL EMPUJE.	B	CIERTO	FALSO		
201	GENERALMENTE, LOS SISTEMAS DE ARRANQUES EN LOS MOTORES TURBO/HÉLICE DE BAJA POTENCIA SON:	C	ARRANQUE MECÁNICO DE INERCIA	ARRANQUE NEUMÁTICO	ARRANQUE ELÉCTRICO	ARRANQUE POR IMPACTO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
202	EN UN MOTOR TURBO FAN, EL AIRE QUE CIRCULA POR EL DUCTO DEL FAN, ES LLAMADO AIRE PRIMARIO; YA QUE ESTE FLUJO ES MAYOR QUE EL FLUJO QUE ES INTRODUCIDO EN LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN, Y POSTERIORMENTE ACTÚA EN EL CONJUNTO DE TURBINAS	B	CIERTO	FALSO		
203	DURANTE EL ARRANQUE (PROCEDIMIENTO DE ENCENDIDO) , Y EN ACELERACIONES BRUSCAS, SON LOS DOS FACTORES FUNDAMENTALES QUE CONTRIBUYEN A LA FATIGA TÉRMICA DE LOS ÁLABES, Y DE LOS COMPRESORES	B	CIERTO	FALSO		
204	GENERALMENTE, LOS COMPRESORES CENTRÍFUGOS SON DE 13 Ò MAS ETAPAS.	B	CIERTO	FALSO		
205	¿CUÁL ES EL COMPONENTE, DONDE SE PULVERIZA EL COMBUSTIBLE?	D	EL COMPRESOR	LA UNIDAD DE CONTROL DE FLUJO (FCU)	LA SALIDA DE LA BOMBA DE COMBUSTIBLE	EL INYECTOR
206	LA RELACIÓN DE COMPRESIÓN SE DETERMINA, POR EL VALOR DE PRESIÓN DE SALIDA DEL ESCAPE (TOBERA) , DIVIDIDO POR LA PRESIÓN DE ENTRADA DEL AIRE DEL MOTOR (ENTRADA DEL COMPRESOR)	B	CIERTO	FALSO		
207	EN EL MOTOR DE VELOCIDAD CONSTANTE Y TURBINA FIJA, SE INCREMENTA LA POTENCIA EN EL GENERADOR DE GAS (AUMENTO DE COMBUSTIBLE), Y SE MANTIENE LA VELOCIDAD EN LA HÉLICE ¿QUÉ SUCEDERÁ CON EL ÁNGULO DE LA HÉLICE?	B	DISMINUIRÁ EL ÁNGULO	AUMENTARÁ EL ÁNGULO	SE MANTENDRÁ INALTERADO	SE REDUCIRÁ LA VELOCIDAD DEL GENERADOR DE GAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
208	¿EN CUÁL DE LOS COMPONENTES DE UN COMPRESOR CENTRÍFUGO, SE OBTIENE LA MAYOR PRESIÓN DEL AIRE?	D	EN EL ROTOR	EN EL COLECTOR	EN LAS ALETAS GUÍAS	EN EL DIFUSOR
209	PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL CONTROL DE FLUJO (FCU) ,ESTE DEBERÁ RECIBIR INFORMACIÓN DE:	B	PT2 , PT5 , RPM , TT2	PALANCA DEL ACELERADOR, PALANCA CORTE DE COMBUSTIBLE (FUEL LEVER) , PRESIÓN DE SALIDA DEL COMPRESOR, TEMPERATURA DE AIRE DE ENTRADA AL MOTOR, RPM DEL MOTOR	PALANCA DE CORTE DE COMBUSTIBLE, ACELERADOR	PALANCA DE POTENCIA ,Y PRESIÓN DE TORQUE
210	LOS TIPOS DE TURBINAS (RUEDAS) ,DE ACUERDO CON LA DIRECCIÓN DEL FLUIDO (FLUJO DE GAS) PUEDEN SER:	C	CENTRÍFUGAS Y AXIALES	LINEALES Y CENTRÍFUGAS	CENTRÍPETAS (RADIALES) , Y AXIALES	DERIVADAS E IMPELENTES
211	LOS ESCALONES (ETAPAS) DE LOS COMPRESORES, VAN AUMENTANDO DE DIÁMETRO A LO LARGO DEL COMPRESOR, AUMENTANDO EL VALOR DE COMPRESIÓN.	B	CIERTO	FALSO		
212	¿CUÁL SERÁ LA CAUSA, DE QUE LA PRESIÓN DE ACEITE SIGUE AL AUMENTO DE LAS REVOLUCIONES DEL MOTOR, HASTA SOBREPASARSE DEL LÍMITE MÁXIMO?	D	BOMBA DE ACEITE DEFECTUOSA	TANQUE DE ACEITE SOBRE LLENADO	ACEITE DEMASIADO FRIO	VÁLVULA REGULADORA TRANCADA
213	LAS VÁLVULAS BLEED DE LOS MOTORES A TURBINA, ESTARÁN CERRADAS CUANDO EL MOTOR ESTÁ EN RÉGIMEN DE MÍNIMO	B	CIERTO	FALSO		
214	LAS TUBERÍAS O LÍNEAS DEL SISTEMA DE OXÍGENO, ESTÁN IDENTIFICADAS CON UNA FRANJA DE COLOR AZUL.	B	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
215	LAS TUBERÍAS O LÍNEAS DEL SISTEMA DE LUBRICACIÓN, SE IDENTIFICAN CON FRANJAS O ANILLOS DE COLOR	C	VERDE	AZUL	AMARILLO	ROJO
216	LAS LÍNEAS DEL SISTEMA DE TUBERÍAS DE VACIO, SE IDENTIFICAN CON EL COLOR MARRÓN	B	CIERTO	FALSO		
217	UN SISTEMA COMPLETO DE PROTECCIÓN DE FUEGO PARA MOTORES A TURBINA, ESTÁ PROVISTO DE :	C	UN SISTEMA DE ALARMA	UN MECANISMO DE DESCARGA	UNA SECCIÓN DETECTORA Y UNA EXTINTORA	CON UNA SECCIÓN ES SUFICIENTE
218	UN SISTEMA COMPLETO DE PROTECCIÓN DE FUEGO PARA MOTORES A TURBINA, ESTÁ PROVISTO DE UNA SECCIÓN DETECTORA Y UNA EXTINTORA:	A	VERDADERO	FALSO		
219	LA FUNCIÓN DEL DIAFRAGMA DE LA BOQUILLA EN UN MOTOR DE TURBINA ES:	D	DISMINUIR LA VELOCIDAD DE LOS GASES DE ESCAPE	CENTRE EL CHORRO DE COMBUSTIBLE EN LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN	GIRE Y RECOJA Y EXTRAIGA LOS GASES EN UN SOLO CHORRO DE ESCAPE	DIRIJA EL FLUJO DE GASES PARA GOLPEAR LAS ASPAS DE LA TURBINA EN UN ÁNGULO DESEADO
220	¿DÓNDE ESTÁ LA PRESIÓN DE GAS MÁS ALTA EN UN MOTOR TURBORREACTOR?	C	EN LA SALIDA DE LA SECCIÓN DEL TUBO DE ESCAPE	EN LA ENTRADA DE LA SECCIÓN DE LA TURBINA	EN LA ENTRADA DE LA SECCIÓN DEL QUEMADOR	EN LA ENTRADA DE LA SECCIÓN DEL TUBO DE ESCAPE
221	¿UNA VENTAJA DEL COMPRESOR DE FLUJO AXIAL ES SU?	D	BAJO REQUERIMIENTO DE POTENCIA DE ARRANQUE	MENOS VIBRACIÓN EN EL MOTOR	BAJO PESO	ALTA EFICIENCIA PICO
222	¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES SE USA EN MOTORES DE TURBINA PARA AYUDAR A ESTABILIZAR EL FLUJO DE AIRE DEL COMPRESOR DURANTE LA OPERACIÓN?	B	PALETAS DEL ESTATOR	PALETAS DE GUÍA VARIABLES Y / O VÁLVULAS DE PURGA DEL COMPRESOR	VÁLVULAS DE PRESURIZACIÓN Y DESCARGA	PALETAS DEL ROTOR
223	EL ROCE SEVERO DE LAS PALAS DEL COMPRESOR DEL MOTOR DE TURBINA GENERALMENTE CAUSARÁ	C	INCLINACIÓN	AGRIETAMIENTO	DESGARRO	(A) Y (B) SON CORRECTOS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
224	LA RELACIÓN DE PRESIÓN DEL MOTOR ESTÁ DETERMINADA POR:	B	MULTIPLICAR LA PRESIÓN TOTAL DE LA ENTRADA DEL MOTOR POR LA PRESIÓN TOTAL DE LA SALIDA DE LA TURBINA	DIVIDIR LA PRESIÓN TOTAL DE LA SALIDA DE LA TURBINA POR LA PRESIÓN TOTAL DE LA ENTRADA DEL MOTOR	DIVIDIR LA PRESIÓN TOTAL DE LA ENTRADA DEL MOTOR POR LA PRESIÓN TOTAL DE LA SALIDA DE LA TURBINA	MULTIPLICAR LA PRESIÓN TOTAL DE SALIDA DEL MOTOR POR LA PRESIÓN TOTAL DE LA ENTRADA DE LA TURBINA
225	AL ARRANCAR EL MOTOR DE TURBINA, SE INDICA UN ARRANQUE COLGADO SI EL MOTOR	B	LA TEMPERATURA DEL GAS DE ESCAPE EXCEDE LOS LÍMITES ESPECIFICADOS	NO ALCANZA LAS RPM DE RALENTÍ	LAS RPM EXCEDEN LA VELOCIDAD DE OPERACIÓN ESPECIFICADA	LA TEMPERATURA DEL ACEITE EXCEDE EL LÍMITE ESPECIFICADO
226	¿EN QUÉ UNIDADES ESTÁN CALIBRADOS LOS TACÓMETROS DE LOS MOTORES DE TURBINA	A	PORCENTAJE DE RPM DEL MOTOR	RPM REALES DEL MOTOR	PORCENTAJE DE RELACIÓN DE PRESIÓN DEL MOTOR	
227	¿EXPLICA LA PRINCIPAL DIFERENCIA Y VENTAJA DE LOS TURBOFAN SOBRE LOS MOTORES TURBORREACTORES?	C	UN MOTOR TURBOFAN UTILIZA UN VENTILADOR PARA DESVIAR ALGO DE AIRE ALREDEDOR DEL NÚCLEO DEL MOTOR Y PARA PROPORCIONAR EMPUJE.	PROPORCIONA UN EMPUJE ADICIONAL SIN AUMENTAR EL FLUJO DE COMBUSTIBLE	A Y B SON CORRECTAS.	
228	¿NOMBRE LOS COMPONENTES PRINCIPALES EN UN MOTOR DE TURBINA DE GAS?	A	ENTRADAS DE AIRE, SECCIÓN DEL COMPRESOR, SECCIÓN DE COMBUSTIÓN, SECCIÓN DE TURBINA, SECCIÓN DE ESCAPE, CAJA DE ENGRANAJES Y SECCIÓN DE ACCESORIOS.	SECCIÓN DE CAJA ESTATORA, SECCIÓN CALIENTE, SECCIÓN DE ADMISIÓN Y SECCIÓN DE COMBUSTIBLE	SECCIÓN DE COMBUSTIÓN, SECCIÓN DE CAJA ESTATORA Y ENTRADAS DE AIRE	
229	¿QUÉ FUNCIONES DESEMPEÑAN LAS BOQUILLAS DE TURBINA DE FLUJO AXIAL?	A	DIRIGEN EL FLUJO DE AIRE DE MASA PARA IMPULSAR EL ROTOR DE LA TURBINA EN UN ÁNGULO ESPECÍFICO	DIRIGEN EL FLUJO DE ESCAPE PARA IMPULSAR LA TURBINA EN UNA DIRECCIÓN ESPECÍFICA.	PARA MEJORAR EL DESEMPEÑO EN LA BOQUILLA DEL COMPRESOR	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
230	¿QUÉ DETERMINA LA CANTIDAD DE FLUJO DE AIRE A TRAVÉS DE UN MOTOR DE TURBINA?	B	EL PESO DE LA HÉLICE A TRAVÉS DEL EMPUJE	LA VELOCIDAD DE AVANCE DE LA AERONAVE, LA VELOCIDAD DEL COMPRESOR Y LA DENSIDAD DEL AIRE.	LA VELOCIDAD TOTAL EN EL EMPUJE HACIA EL COMPRESOR	
231	LA VELOCIDAD DEL AIRE SUBSÓNICO QUE FLUYE A TRAVÉS DE UNA BOQUILLA CONVERGENTE	A	AUMENTA	DISMINUYE	PERMANECE CONSTANTE	
232	¿NOMBRE LOS DOS TIPOS DE COMPRESORES COMÚNMENTE USADOS EN MOTORES DE TURBINA?	A	COMPRESORES DE FLUJO AXIAL Y CENTRÍFUGO.	COMPRESORES DE FLUJO DIRECTO E INDIRECTO	COMPRESORES COMPUESTOS N1 Y N2	
233	¿NOMBRA DOS MÉTODOS DIFERENTES PARA UNIR LAS PALAS DEL ROTOR DEL MOTOR DE TURBINA A LOS DISCOS DEL ROTOR?		RAÍZ DE TIPO COLA DE MILANO	RAÍZ LONGITUDINAL CON ROTOR DE DISCOS	RAÍZ DE TIPO BULB O RAÍZ DE TIPO ABETO	A Y C SON CORRECTAS.
234	¿CUÁLES SON LOS DIFERENTES TIPOS DE CÁMARAS DE COMBUSTIÓN UTILIZADAS EN LOS MOTORES DE TURBINA?	A	LATA, ANULAR, CANULAR Y FLUJO ANULAR INVERSO.	CÁMARA CENTRIFUGA Y AXIAL.	DIFERENCIALES Y COAXIALES.	
235	¿QUÉ IMPIDE QUE LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN SE QUEMEN?	A	AIRE DE REFRIGERACIÓN A LO LARGO DEL INTERIOR DEL FORRO	AIRE CALIENTE DEL ESCAPE A LO LARGO DEL INTERIOR DEL FORRO	PRESIÓN DEL COMBUSTIBLE INADECUADA	
236	¿CUÁL ES EL PROPÓSITO DE LOS TUBOS DE INTERCONEXIÓN UNIDOS ENTRE LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN DE TIPO LATA?	A	PARA LA PROPAGACIÓN DE LA LLAMA DURANTE EL ARRANQUE	PARA EL ENFRIAMIENTO DE LA CAJA DE ACCESORIOS TIPO CANULAR	PARA AUMENTAR LA POTENCIA DEL COMPRESOR.	
237	¿CÓMO SE ALIVIA EL ESTRÉS TÉRMICO EN UN DISCO DE TURBINA?	A	DIRIGIENDO AIRE DE PURGA HACIA LA CARA DEL DISCO, O MEDIANTE RANURAS QUE SE CORTAN EN EL DISCO	DIVIDIENDO LA PRESIÓN TOTAL DE LA SALIDA DE LA TURBINA	DISMINUYENDO EL PORCENTAJE DE RPM DE LA TURBINA.	