

MATERIA: MECÁNICA

1 .EL TIPO DE MOTOR EN EL CUAL, UNA MEZCLA DE COMBUSTIBLE/AIRE, ES QUEMADA EN UNA CÁMARA DE LA CUAL SE OBTIENE POTENCIA ES:

- a. COMBUSTIÓN EXTERNA.
- b. COMBUSTIÓN INTERNA.**
- c. TRANSMISIÓN DE POTENCIA.
- d. ADMISIÓN.

2. ¿CUÁLES SON, LOS CICLOS DE UN MOTOR A REACCIÓN?

- a. COMPRESIÓN, COMBUSTIÓN, Y ESCAPE**
- b. ADMISIÓN, COMBUSTIÓN, COMPRESIÓN, Y ESCAPE
- c. CICLO DE TURBINA (CONVERSIÓN ENTROPÍA-TRABAJO MECÁNICO), COMPRESIÓN, ESCAPE
- d. ENTRADA DE LA CORRIENTE AERODINÁMICA, DIFUSIÓN, IGNICIÓN, Y ESCAPE

3. LAS VÁLVULAS, SE USAN PARA:

- a. DEJAR ENTRAR LA MEZCLA DE AIRE COMBUSTIBLE, ATRAPARLOS MIENTRAS SE OXIDAN, Y VOLVER A ABRIRSE; PARA DEJAR SALIR LOS GASES PRODUCTO DE LA COMBUSTIÓN.**
- b. DEJAR ENTRAR LOS GASES PRODUCIDOS POR LA COMBUSTIÓN, ATRAPARLOS, Y DEJARLOS SALIR.
- c. DEJAR ENTRAR LA MEZCLA DE AIRE COMBUSTIBLE, COMPRIMIRLA, Y DEJARLA SALIR POR EL ESCAPE.
- d. TODAS SON CORRECTAS.

4. ¿CUÁLES SON, LAS PARTES QUE CONFORMAN UN MOTOR A REACCIÓN?

- a. ENTRADA A LA TURBINA, ESTATOR, TOBERA DE ESCAPE
- b. DIFUSOR DE ADMISIÓN, COMPRESORES), DIFUSOR POST- COMPRESOR, CÁMARAS DE COMBUSTIÓN, TURBINAS) ,Y TOBERA DE ESCAPE**
- c. DUCTO DE COMPRESIÓN, TURBINA, CÁMARA DE COMBUSTIÓN, Y TOBERA DE ESCAPE
- d. TURBINA, ESTATOR, DIFUSOR, CÁMARAS DE COMBUSTIÓN, Y POST-QUEMADOR



5. LA MÁXIMA TEMPERATURA (LIMITE) PERMITIDA DURANTE 5 MINUTOS, EN UNA PLANTA MOTO-PROPULSORA AERONÁUTICA, SE USA EN:

- a. TAXEO
- b. ASCENSO**
- c. CRUCERO
- d. NINGUNA DE LAS ANTERIORES

6. LA MEZCLA RICA, SE USA EN DESPEGUE PARA:

- a. OBTENER MAYOR POTENCIA, Y UNA MENOR TEMPERATURA RELATIVA**
- b. AYUDAR A ENFRIAR EL MOTOR
- c. AHORRAR COMBUSTIBLE
- d. NINGUNA DE LAS ANTERIORES

7. LA HÉLICE USA PASO BAJO (ANGULO AGUDO), EN OPERACIÓN DE:

- a. DESPEGUE**
- b. CRUCERO
- c. REVERSIBLE
- d. NINGUNA DE LAS ANTERIORES



8. VOLANDO A CIERTA ALTURA, LA CALIBRACIÓN MÁS CIERTA DE LA MEZCLA SERÁ:

- a. MEZCLA COMPLETAMENTE POBRE
- b. MEZCLA AJUSTADA A LA POSICIÓN QUE PRODUZCA LA MAYOR POTENCIA (RPM) DE ACUERDO A LA POSICIÓN DEL ACELERADOR.**
- c. MEZCLA 50% EMPOBRECIDA.
- d. NINGUNA DE LAS ANTERIORES

9. EL EMPUJE O TRACCIÓN, PROPORCIONADO POR LA HÉLICE AL AVIÓN SE DEBE:

- a. A LA DIFERENCIA DE PRESIÓN QUE SE ORIGINA ENTRE EL INTRADÓS Y EL EXTRADÓS DE LAS PALAS
- b. A LA DIRECCIÓN DEL VIENTO
- c. AL TORRENTE DE AIRE QUE GENERA HACIA ATRÁS
- d. AL EFECTO DE "ENROSCARSE" EN LA MASA DE AIRE**

10. UN SISTEMA DE IGNICIÓN DE BAJA TENSIÓN, ES RECONOCIDO POR:

- a. EL TIPO DE BUJÍAS, Y CABLES.
- b. LA LECTURA DE LA PLACA DEL FABRICANTE
- c. UNA BOBINA INDIVIDUAL, EN CADA CABLE DE LA BUJÍAS
- d. EL GRADO TÉRMICO DE LAS BUJÍAS RECOMENDADAS

11. UNA ALTA TEMPERATURA AMBIENTE DEL AEROPUERTO PRODUCIRÁ:

- a. **BAJA POTENCIA DE DESPEGUE**
- b. BAJA TEMPERATURA EN LA CABEZA DE LOS CILINDROS
- c. ALTA POTENCIA EN EL DESPEGUE.
- d. NINGUNA DE LAS ANTERIORES.

12. EL MECANISMO PARA ABRIR Y CERRAR LAS VÁLVULAS, ESTA FORMADO POR:

- a. **ÁRBOL O PLATO DE LEVAS, TAQUETES, VARILLAS DE EMPUJE, BALANCÍN, RESORTES DE VÁLVULAS Y EXCÉNTRICAS (LÓBULOS) DEL ÁRBOL O PLATO DE LEVAS**
- b. RESORTES DE DOBLE ACCIÓN
- c. LÓBULOS DE ÁRBOL DE LEVAS, BALANCÍN Y TAQUETES
- d. ROSTE, VÁLVULA, Y GUÍAS DE VÁLVULAS
- e. TODAS SON CORRECTAS

13. LAS VÁLVULAS, SON COMPONENTES MECÁNICOS USADOS EN MOTORES RECÍPROCOS DE CUATRO TIEMPOS PARA:

- a. **DEJAR ENTRAR LA MEZCLA DE AIRE COMBUSTIBLE, ATRAPARLA, Y DEJAR ESCAPAR LOS GASES QUEMADOS:**
- b. DEJAR ENTRAR LA MEZCLA DE AIRE COMBUSTIBLE, COMPRIMIRLA Y DEJARLA SALIR POR EL ESCAPE
- c. ATRAPAR LA MEZCLA DE LOS GASES DE COMBUSTIÓN, LUEGO DEJARLOS ESCAPAR.
- d. DEJAR ENTRAR LOS GASES PRODUCIDOS POR LA COMBUSTIÓN, ATRAPARLOS Y LUEGO DEJARLOS SALIR.
- e. TODAS SON CORRECTAS

14. EN UN CHEQUEO DE PRESIÓN DE COMPRESIÓN, ¿CUAL DEBE SER LA MÁXIMA DIFERENCIA DE PRESIÓN, ENTRE EL CILINDRO CON MAYOR PRESIÓN Y EL DE MENOR PRESIÓN?

- a. EL MENOR DEBERÁ TENER MÁXIMO 50% MENOS QUE EL MAYOR
- b. DEPENDE DE LAS CONDICIONES AMBIENTALES EXISTENTES AL EFECTUAR LA MEDICIÓN
- c. **MÁXIMO PERMITIDO ENTRE EL MAYOR Y EL MENOR DEBERÁ SER DE 10%**
- d. ES PROPORCIONAL AL NUMERO DE CARRERAS DEL PISTÓN QUE SE HAGAN AL EFECTUAR LA MEDICIÓN
- e. TODAS SON CORRECTAS

15. LA PALANCA DE CONTROL DE MEZCLA, TIENE COMO FUNCIÓN:

- a. CONTROLAR EL PASO DE MEZCLA AL MOTOR
- b. CONTROLAR EL PASO DE COMBUSTIBLE AL CARBURADOR**
- c. CONTROLAR EL PASO DEL AIRE AL CARBURADOR
- d. TODAS SON CORRECTAS

16. DE LOS FACTORES ABAJO MENCIONADOS, ¿CUAL PUEDE CAUSAR DETONACIONES EN EL MOTOR?

- a. ALTA PRESIÓN DEL MÀNIFOLD
- b. ALTA TEMPERATURA DE ACEITE
- c. BAJA PRESIÓN DE ACEITE.
- d. COMBUSTIBLE DE MUY ALTO OCTANAJE

17. PARA EVITAR DETONACIONES EN EL MOTOR, SE DEBE OPERAR OTROS ELEMENTOS CÓMO:

- a. PONER MEZCLA RICA**
- b. PONER MEZCLA POBRE
- c. ACELERAR EL MOTOR
- d. TODAS SON CORRECTAS

18. EL MECANISMO PARA DARLE EL PASO VARIABLE A UNA HÉLICE, O SEA: PASO BAJO Y PASO ALTO GOBERNADO, GENERALMENTE ESTA UBICADO EN:

- a. LA CÚPULA DELANTE DE LA HÉLICE
- b. ACOPLADA DENTRO DEL CIGUEÑAL, MEDIANTE UN CILINDRO
- c. OPERA COMO UNA UNIDAD INDEPENDIENTE DEL MOTOR, Y ACOPLADO AL CIGUEÑAL
- d. TODAS SON CORRECTAS

19. LOS INSTRUMENTOS, QUE USA EL PILOTO PARA JUZGAR LA CONDICIÓN DEL SISTEMA DE ACEITE DESDE LA CABINA SON:

- a. R.P.M U.M.P
- b. INDICADORES DE PRESIÓN Y TEMPERATURA DE ACEITE**
- c. R.P.M, Y MASTER SWITCH
- d. TODAS SON CORRECTAS

20. EL CIGUEÑAL EN UNA PLANTA MOTO-PROPULSORA AERONÁUTICA, SE USA PARA:

- a. ROTAR LA HÉLICE
- b. MOVER LOS PISTONES
- c. CONVERTIR EL MOVIMIENTO RECÍPROCO DEL (LOS) PISTÓN (ES), EN MOVIMIENTO CIRCULAR
- d. EVITAR VIBRACIONES EN LOS COMPONENTES DE TRANSMISIÓN DE POTENCIA DEL MOTOR

21. EN ALGUNOS MOTORES GENERALMENTE DE GRAN CILINDRADA, LA PORCIÓN HUECA DEL VÁSTAGO DE LA VÁLVULA DE ESCAPE ESTA LLENA DE UN METAL LIQUIDO PARA SU ENFRIAMIENTO. DIGA: CUAL ES ESTE

- a. CROMO
- b. SODIO
- c. ACEITE
- d. MERCURIO

22. EN UNA MEZCLA RICA, LA PORCIÓN DE AIRE SERÁ:

- a. MENOR QUE LA POBRE
- b. IGUAL QUE LA POBRE
- c. MAYOR QUE LA POBRE
- d. TODAS SON CORRECTAS

23. LAS HÉLICES ESTÁN INSTALADAS:

- a. SIEMPRE EN LA SALIDA DEL CIGUEÑAL
- b. SIEMPRE EN LA SALIDA DE LOS ENGRANAJES DE REDUCCIÓN
- c. AMBAS RESPUESTAS SON CORRECTAS
- d. TODAS SON CORRECTAS

24. SI EN EL CHEQUEO DE MAGNETO, NO SE NOTA PÉRDIDA DE RPM:

- a. NO SE DEBE DESPEGAR
- b. NO TIENE IMPORTANCIA
- c. SE DEBE AJUSTAR LA MEZCLA
- d. TODAS SON CORRECTAS

25. EL SISTEMA DE IGNICIÓN, ESTA FORMADO POR:

- a. MAGNETOS, ARNÉS DE IGNICIÓN Y BUJÍAS
- b. PLATINOS, DISTRIBUIDOR, Y RETARDADOR
- c. MASTER SWITCH, CONDICIONADOR, Y DISTRIBUIDOR
- d. TODAS SON CORRECTAS

26. LOS PISTONES, PUEDEN SER FABRICADOS DE:

- a. PLÁSTICO
- b. UNA ALEACIÓN DE COBRE Y ESTAÑO
- c. UNA ALEACIÓN DE ALUMINIO
- d. NINGUNA DE ESTAS
- e. TODAS SON CORRECTAS

27. LA BOMBA DE ACEITE, SIRVE PARA:

- a. ENFRIAR EL ACEITE
- b. MOVER EL ACEITE
- c. DARLE PRESIÓN AL ACEITE
- d. MOVER EL PASO DE LA HÉLICE
- e. **TODAS SON CORRECTAS**

28. LA VÁLVULA DE SOBRE PRESIÓN (RELEVO), EN UN SISTEMA DE LUBRICACIÓN, SIRVE PARA:

- a. REGULAR LA PRESIÓN DE ACEITE A UN VALOR QUE EVITE DAÑOS EN EL SISTEMA, EN CASO DE FALLAS DE LA VÁLVULA REGULADORA DE PRESIÓN
- b. AUMENTAR LA TEMPERATURA DEL ACEITE
- c. REGULAR EL PASO DE LA HÉLICE
- d. EVITAR QUE EL MOTOR SE QUEDE SIN ACEITE
- e. TODAS SON CORRECTAS

29. LA PRESENCIA DE HIELO EN EL CARBURADOR, SE PUEDE IDENTIFICAR POR:

- a. UNA CAÍDA EN LA PRESIÓN DEL MÀNIFOLD DE ADMISIÓN
- b. UNA CAÍDA DE RPM
- c. FUNCIONAMIENTO RUDO DEL MOTOR, CON CAÍDA DE TEMPERATURA DEL ACEITE Y CABEZA DE CILINDROS
- d. **TODAS SON CORRECTAS**

30. LA PUESTA EN MARCHA DIFICULTOSA, PUEDE SER CAUSADA POR:

- a. CEBADO INSUFICIENTE
- b. ACOPLAMIENTO DE MAGNETOS, NO OPERA CORRECTAMENTE
- c. BUJÍAS O CABLES DE IGNICIÓN, DEFECTUOSOS
- d. MAGNETOS, MAL SINCRONIZADOS CON EL MOTOR
- e. TODAS SON CORRECTAS

31. LOS CICLOS DE TRABAJO EN MOTORES A REACCIÓN, TERMODINÁMICAMENTE SE EFECTÚAN, DE ACUERDO A ¿CUAL DE LOS ENUNCIADOS ABAJO DESCRITOS?

- a. CICLO DE ADMISIÓN ISENTRÓPICO, COMPRESIÓN NO ADIABÁTICO, ESCAPE NO ADIABÁTICO
- b. ADMISIÓN ADIABÁTICO SECO, COMPRESIÓN ADIABÁTICO HÚMEDO, ESCAPE NO ADIABÁTICO
- c. ADMISIÓN NO ADIABÁTICO, COMPRESIÓN NO ADIABÁTICO, ESCAPE, ADIABÁTICO
- d. LOS TRES CICLOS SON ADIABÁTICOS

32. LA PÉRDIDA DE POTENCIA EN EL ASCENSO, ES CAUSADA POR:

- a. COMBUSTIÓN CON MEZCLA MUY POBRE
- b. ATASCAMIENTO DEL TURBO-CARGADOR
- c. BAJA PRESIÓN DE MÀNIFOLD, DEBIDO A CONDICIONES QUE PUEDAN AFECTARLA
- d. TODAS O CUALQUIERA DE ELLAS PRODUCE EL DEFECTO DE POTENCIA ESPECIFICADA

33. UNA ALTA TEMPERATURA DE ACEITE ES CAUSADA POR:

- a. ANGULO DE LA HÉLICE INADECUADO
- b. ELEVADORES HIDRÁULICOS INCORRECTOS
- c. VÁLVULA TERMOSTÁTICA NO OPERA CORRECTAMENTE
- d. CANTIDAD SUPLIDA DE ACEITE INSUFICIENTE
- e. TODAS SON CORRECTAS

34. ¿QUÉ TIPO DE COMBUSTIBLE, PUEDE SER SUSTITUIDO PARA UN AVIÓN, SI NO EXISTE EL OCTANAJE RECOMENDADO?

- a. UNO DE OCTANAJE MAYOR
- b. UNO DE OCTANAJE MENOR
- c. GASOLINA DE AUTOMÓVIL SIN PLOMO
- d. JET A -1
- e. TODAS SON CORRECTAS

35. EL PROCESO MEDIANTE EL CUAL, UNA MEZCLA COMBUSTIBLE- AIRE ES QUEMADA EN UNA CÁMARA DE LA CUAL, SE PUEDE OBTENER POTENCIA MECÁNICA DIRECTA, A TRAVÉS DE SUS COMPONENTES MECÁNICOS, ES UN MOTOR DE:

- a. COMBUSTIÓN SELLADA
- b. COMBUSTIÓN INTERNA**
- c. TRANSMISIÓN DE POTENCIA
- d. TODAS SON CORRECTAS

36. LOS MOTORES A PISTÓN EN AVIACIÓN, ¿SON ENFRIADOS POR AGUA?

- a. CIERTO
- b. FALSO**

37. LOS CÍRCULOS VERDES EN LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE DEL AVIÓN, INDICAN QUE EL MOTOR FUNCIONA CON KEROSINA.

- a. CIERTO
- b. FALSO

38. LOS CAUCHOS DE LAS AERONAVES SE LLENAN CON HELIO.

- a. CIERTO
- b. FALSO

39. ¿QUÉ ES: ORDEN DE ENCENDIDO EN UN MOTOR DE CUATRO TIEMPOS RECÍPROCO?

- a. DEFINE CUAL ES EL MOTOR QUE DEBE ENCENDERSE PRIMERO, EN CASO DE MULTIMOTORES
- b. DEFINE EL CILINDRO AL CUAL CORRESPONDE LA CHISPA ELÉCTRICA DE LA BUJÍA, PARA EL ENCENDIDO DE LA MEZCLA Y COMENZAR LA EXPLOSIÓN
- c. SE REFIERE A CUAL BUJÍA EN UN CILINDRO, CORRESPONDE A UNO DE LOS MAGNETOS (DERECHO O IZQUIERDO)
- d. SE REFIERE EN MOTORES DE DOBLE ESTRELLA DE CILINDROS, A CUAL CILINDRO DE CUAL ESTRELLA, CORRESPONDE LA CHISPA DE LA BUJÍA DE ENCENDIDO

40. EL FUNCIONAMIENTO CORRECTO DE LOS MAGNETOS, SE COMPROBARÁ INMEDIATAMENTE DESPUÉS DEL ENCENDIDO DEL MOTOR.

- a. CIERTO
- b. FALSO

41. LOS MOTORES DE INYECCIÓN DIRECTA, PRESENTAN PROBLEMAS DE HIELO EN EL CARBURADOR.

- a. CIERTO
- b. FALSO

42. ¿CUÁNTAS BUJÍAS, TIENE EL MOTOR CONTINENTAL DE 6 CILINDROS OPUESTOS?

- a. 06 BUJÍAS
- b. 12 BUJÍAS
- c. 08 BUJÍAS
- d. TODAS SON CORRECTAS

43. SI OBSERVAMOS UN, O LOS CILINDROS EN UN MOTOR DE AVIÓN, OBSERVAREMOS GENERALMENTE QUE LOS ALABES DE ENFRIAMIENTO EN LA CABEZA SON MAYORES QUE LOS UBICADOS EN LA BASE DEL MISMO. ¿A QUÉ SE DEBE, ESTA CONFIGURACIÓN?

- a. LOS ALABES MAYORES, DISIPAN MEJOR LAS VIBRACIONES DEL MOTOR
- b. PROPORCIONAN MÁS RIGIDEZ, A LA ZONA DE LA CULATA O CÁMARA DE COMBUSTIÓN
- c. EL CALOR PRODUCIDO EN LA CABEZA (CÁMARA DE COMBUSTIÓN), ES MAYOR QUE EN EL RESTO DEL CUERPO DEL CILINDRO; Y REQUIERE DE UN ÁREA MAYOR DE DISIPACIÓN DEL CALOR
- d. PRODUCEN UN FLUJO DE AIRE MENOS TURBULENTO, MÁS HOMOGÉNEO, Y ARRASTRAN MÁS CALOR EN ESA ZONA

44. LA SOBRE ALIMENTACIÓN EN LOS MOTORES A PISTÓN, ES PARA:

- a. AUMENTAR LA POTENCIA DEL MOTOR
- b. AUMENTAR LAS REVOLUCIONES DE LA HÉLICE
- c. AUMENTAR EL CONSUMO ESPECÍFICO DEL COMBUSTIBLE.
- d. TODAS SON CORRECTAS

45. EN LOS MOTORES DE PISTÓN PARA AVIACIÓN, UNA FRANJA VERDE EN LA BASE DEL CILINDRO INDICA QUE:

- a. EL CILINDRO ES CROMADO
- b. EL CILINDRO ES RECTIFICADO
- c. EL CILINDRO ES STANDARD
- d. TODAS SON CORRECTAS

46. EL ÁRBOL DE LEVAS, CONTROLA LA VELOCIDAD ALTURA Y TIEMPO EN GRADOS DE APERTURA DE LAS VÁLVULAS DE:

- a. ADMISIÓN
- b. ADMISIÓN Y ESCAPE**
- c. ESCAPE.
- d. TODAS SON CORRECTAS

47. EN UN MOTOR RECÍPROCO DE CÀRTER SECO, PARA EL ACEITE DE SU LUBRICACIÓN, EL MENCIONADO CÀRTER ESTARÁ UBICADO EN:

- a. UN RESERVORIO APARTE DEL MOTOR
- b. EN EL CÀRTER DEL MOTOR
- c. EN EL RADIADOR DEL ACEITE.
- d. TODAS SON CORRECTAS

48. LA VÁLVULA TERMOSTÁTICA DEL RADIADOR DE ACEITE, SIRVE PARA:

- a. CONTROLAR LA TEMPERATURA DEL ACEITE
- b. CIERRA EL PASO DEL AIRE AL RADIADOR EN CASO DE RUPTURA DE ESTE
- c. CONTROLAR LA TEMPERATURA DE LA GASOLINA.
- d. TODAS SON CORRECTAS

49. EN UN MOTOR A PISTÓN DE SEIS (06) CILINDROS OPUESTOS, ¿CUÁL ES, LA DIFERENCIA ANGULAR ENTRE DOS MANIVELAS (CÓDOS) SEGUIDOS?

- a. 60°
- b. 120°
- c. 180°
- d. 90°

50. EL ACEITE SAE-50 BANDA ROJA, ES UN ACEITE:

- a. CON ADITIVO DETERGENTE
- b. SIN ADITIVO
- c. DE VISCOSIDAD VARIABLE CON LA TEMPERATURA DE OPERACIÓN
- d. CON LÍMITE ESPECIFICADO DE TEMPERATURA DE OPERACIÓN MÁXIMA Y MÍNIMA

51. EVENTUALMENTE LOS PROBLEMAS DE CORROSIÓN EN LAS ESTRUCTURAS, FUERON RESUELTOS EN GRAN PARTE POR EL PROCESO DE GLADDING.

- a. CIERTO
- b. FALSO

52. ¿DE QUÉ TIPO, SON LAS SEÑALES QUE LE LLEGAN AL FCU PARA, EL CONTROL DE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE AL MOTOR?

- a. NEUMÁTICA, ELÉCTRICA, HIDRÁULICA
- b. MECÁNICA, HIDRÁULICA, NEUMÁTICA
- c. GRAVEDAD, NEUMÁTICA, MECÁNICA
- d. ELÉCTRICA, NEUMÁTICA, TÉRMICA

53. ¿QUÉ TIPO DE ACEITE, UTILIZAN LAS TURBINAS?

- a. ACEITE MINERAL
- b. ACEITE ANIMAL.
- c. ACEITE SINTÉTICO
- d. CUALQUIERA DE LOS ANTERIORES

54. ¿QUÉ ENERGÍA UTILIZAN LOS GOBERNADORES DE LAS HÉLICES DE UN TURBOPROP PARA SER OPERADAS?

- a. **HIDRÁULICA**
- b. ELÉCTRICA
- c. MECÁNICA
- d. A Y B SON CORRECTAS.

55. ¿QUÉ ES N1?

- a. ETAPA DE TURBINA, DE BAJA PRESIÓN
- b. ETAPA DE TURBINA, DE ALTA PRESIÓN
- c. ETAPA DE COMPRESORES, DE BAJA PRESIÓN
- d. ETAPA DE COMPRESORES, DE ALTA PRESIÓN

56. N2 , SE CONOCE CÓMO:

- a. TURBINAS DE BAJA PRESIÓN
- b. TURBINAS DE ALTA PRESIÓN
- c. COMPRESOR DE BAJA PRESIÓN
- d. COMPRESOR DE ALTA PRESIÓN

57. EL REVERSIBLE DE LAS AERONAVES EQUIPADAS CON MOTORES A REACCIÓN, LA OPERACIÓN DE LOS REVERSIBLES ACTÚA:

- a. HACIENDO GIRAR LAS TURBINAS EN SENTIDO CONTRARIO
- b. POR COMPONENTES AERODINÁMICOS, INVIERTE EL FLUJO DE ESCAPE
- c. INCREMENTA LAS RPM EN SENTIDO CONTRARIO
- d. REDUCE LAS RPM EN SENTIDO CONTRARIO.

58. LOS CAUCHOS DE LAS AERONAVES SE LLENAN CON:

- a. OXÍGENO
- b. NITRÓGENO
- c. HELIO
- d. ARGÓN

59. ¿QUÉ ENERGÍA PRODUCEN LOS ALTERNADORES?

- a. ENERGÍA AC.
- b. ENERGÍA DC
- c. ENERGÍA AC Y DC
- d. NINGUNA DE LAS ANTERIORES

60. ¿QUÉ UTILIZA EL SISTEMA DE COMBUSTIBLE DE LAS TURBINAS, EN LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN?

- a. INYECTORES
- b. DIFUSORES
- c. ROCIADORES
- d. NEBULIZADORES.

61. ¿CÓMO SE DENOMINA, EL ELEMENTO QUE TRANSFORMA LA CORRIENTE DIRECTA (DC) EN CORRIENTE ALTERNA (AC)?

- a. TRANSFORMADOR
- b. INVERTER.
- c. ALTERNADOR
- d. GENERADOR

62. ¿DE QUÉ MATERIAL ESTÁN HECHOS LOS ALABES DEL COMPRESOR, DE UN MOTOR A REACCIÓN?

- a. DE INCONEL
- b. DE ALEACIÓN DE TITANIO
- c. DE MANGANESO
- d. DE CROMO-NÍQUEL

63. ¿QUÉ MATERIAL SE USA, EN LA FABRICACIÓN DE LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN?

- a. ACERO INOXIDABLE
- b. DURALUMINIO
- c. ALEACIÓN DE MAGNESIO
- d. ALEACIÓN DE MANGANESO

64. EN MOTORES A REACCIÓN, ¿CUÁL ES LA FUNCIÓN DE LOS ESTADORES?

- a. INCREMENTAR ENERGÍA A LA CORRIENTE O FLUJO DE AIRE INTERNO
- b. DIRIGIR EL FLUJO DE AIRE HACIÉNDOLO MENOS TURBULENTO, Y POR CONSECUENCIA: MÁS HOMOGÉNEO
- c. AUMENTAR LA PRESIÓN DE LOS GASES DE ESCAPE
- d. DISMINUIR LA PRESIÓN DE LOS GASES DEL COMPRESOR

65. LOS TRENES DE ATERRIZAJE, CON RESPECTO A SU ARREGLO EN LA AERONAVE SON:

- a. TRICICLO
- b. CONVENCIONAL
- c. CONVENCIONAL Y TRICICLO
- d. CONVENCIONAL, TRICICLO, Y TRADICIONAL

66. LA COSTILLA, ES UN ELEMENTO ESTRUCTURAL BÁSICO DE:

- a. EL ALA
- b. EL FUSELAJE
- c. EL TREN DE ATERRIZAJE
- d. LOS CONTROLES DE VUELO

67. EL EMPENAJE LO COMPONEN:

- a. TIMONES DE PROFUNDIDAD Y DIRECCIÓN
- b. TIMONES DE PROFUNDIDAD, DIRECCIÓN, Y SISTEMA YAW DAMPER
- c. PLANOS FIJOS DE COLA, ELEVADORES, Y TIMÓN DIRECCIONAL.
- d. CONO DE COLA, COMPENSADORES, ELEVADORES

68. LA FUENTE NORMAL DE CORRIENTE EN EL AVIÓN EN VUELO, ES:

- a. EL ALTERNADOR
- b. LA BATERÍA
- c. LA BATERÍA ALIMENTA A UNAS BARRAS, Y EL ALTERNADOR A OTRAS
- d. TODAS SON CORRECTAS

69. LA ENERGÍA QUE SE INYECTA A LA CORRIENTE DE AIRE EN LAS TURBINAS, DEBIDO A LA COMBUSTIÓN SE UTILIZA PARA:

- a. AUMENTAR LA POTENCIA MÁXIMA DEL MOTOR
- b. PARA MOVER EL COMPRESOR (ES) Y LOS ACCESORIOS
- c. PARA PRODUCIR EL EMPUJE
- d. PARA CONSERVAR LA ENTROPÍA

70. LAS BATERÍAS GENERAN CORRIENTE DC POR:

- a. INDUCCIÓN
- b. ELECTROLISIS**
- c. MAGNETISMO
- d. POLARIZACIÓN

71. EL CIRCUIT BREAKER (INTERRUPTOR AUTOMÁTICO), ES UN DISPOSITIVO DE PROTECCIÓN POR CORTO CIRCUITO EN EL SISTEMA ELÉCTRICO:

- a. CIERTO**
- b. FALSO

72. EL SISTEMA QUE SE ENCARGA DE PRODUCIR LA SUCCIÓN NECESARIA PARA QUE LOS INSTRUMENTOS GIROSCÓPICOS OPEREN, SE DENOMINA:

- a. SISTEMA NEUMÁTICO
- b. SISTEMA DE AIRÉ ACONDICIONADO
- c. SISTEMA HIDRÁULICO
- d. SISTEMA DE VACÍO**

73. LA DISTANCIA QUE HAY ENTRE EL PUNTO MUERTO SUPERIOR (PMS) , Y EL PUNTO MUERTO INFERIOR (PMI) DEL PISTÓN ES:

- a. CILINDRADA
- b. RELACIÓN DE COMPRESIÓN
- c. RECORRIDO O CARRERA
- d. TODAS SON CORRECTAS

74. LA MEZCLA ESTEQUIOMÉTRICA, ES:

- a. 1 / 16
- b. 1 / 15
- c. 1 / 17
- d. 1 / 11

75. SON SUPERFICIES DE VUELO SECUNDARIAS:

- a. COMPENSADOR, FLAPS Y RUDDER
- b. SPOILERS, FLAPS, Y COMPENSADORES**
- c. SPOILERS, ELEVADOR, Y COMPENSADORES
- d. NINGUNA DE ESTAS

76. AL PONER A OPERAR EL SISTEMA DE CALEFACCIÓN DEL CARBURADOR (CARB HEAT) PARA VERIFICAR SU OPERACIÓN, OCURRE QUE:

- a. AUMENTAN LAS RPM
- b. DISMINUYEN LAS RPM**
- c. SUBE LA PRESIÓN DE ACEITE
- d. NO PASA NADA

77. CUANDO SE PERFILA UNA HÉLICE, EL ÁNGULO ES MEDIDO EN:

- a. LA CUERDA MEDIA AERODINÁMICA DE LA HÉLICE
- b. UNA ESTACIÓN ESPECÍFICA DE LA PALA DE LA HÉLICE
- c. EL ÁNGULO FORMADO ENTRE LA MAC ,Y EL PLANO DE ROTACIÓN DE LA HÉLICE
- d. EN EL ENCASTRE DE LA HÉLICE

78. EL SISTEMA DE CALEFACCIÓN DEL CARBURADOR, SE PONE EN FUNCIONAMIENTO PARA:

- a. ENCENDER EL MOTOR EN TIEMPOS FRÍOS
- b. EVITAR LA FORMACIÓN DE HIELO**
- c. OBTENER MEJOR POTENCIA EN TIEMPOS FRÍOS
- d. TODAS SON CORRECTAS

79. LA FORMACIÓN DE HIELO EN EL CARBURADOR, SE EVIDENCIARA POR:

- a. PERDIDA DE POTENCIA**
- b. BAJA TEMPERATURA DE ACEITE
- c. OSCILACIONES EN LA SUCCIÓN
- d. TODAS SON CORRECTAS

80. EN LA CARRERA DE ADMISIÓN:

- a. EL PISTÓN SE DESPLAZA HACIA PMI / VÁL. ADMISIÓN: ABIERTA
- b. EL PISTÓN SE DESPLAZA HACIA PMS / VÁL.ESCAPE: ABIERTA
- c. EL PISTÓN SE DESPLAZA HACIA PMI / VÁL. ADMISIÓN: CERRADA
- d. EL PISTÓN SE DESPLAZA HACIA PMI / AMBAS VÁL.ABIERTAS

81. LA HÉLICE DE VELOCIDAD CONSTANTE, AUTOMÁTICAMENTE CAMBIA SU ANGULO DE PALA, PARA MANTENER LAS RPM CONSTANTES EN EL MOTOR:

- a. CIERTO**
- b. FALSO

82. LA MEZCLA AIRE / COMBUSTIBLE, AL INCREMENTARSE LA ALTITUD DESDE EL PUNTO DE VISTA OPERATIVO DEBE:

- a. ENRIQUECERSE
- b. EMPOBRECERSE**
- c. NO DEBE ALTERARSE
- d. TODAS SON CORRECTAS

83. SE DENOMINA N2 A:

- a. RPM DEL COMPRESOR DE ALTA PRESIÓN
- b. RPM DEL COMPRESOR DE BAJA PRESIÓN
- c. RPM DE LA SECCIÓN DE TURBINA
- d. RPM DEL ARRANQUE

84. EL DIÁMETRO DE LA TOBERA DE SALIDA DE UN MOTOR A REACCIÓN, DISMINUYE PROGRESIVAMENTE PARA:

- a. DISMINUIR EL RUIDO DE LOS GASES DE ESCAPE
- b. HACER MAS AERODINÁMICO AL MOTOR
- c. INCREMENTAR LA VELOCIDAD DE LOS GASES DE ESCAPE
- d. DISMINUIR EL PESO DEL MOTOR

85. UN ARRANQUE CALIENTE, ES RECONOCIDO POR FLUJO DE COMBUSTIBLE EXCESIVO Y:

- a. RÁPIDO INCREMENTO DEL EGT
- b. LENTO INCREMENTO DEL EGT
- c. INCREMENTO DEL EGT Y N1
- d. NO HAY INCREMENTO DE EGT

86. A MEDIDA QUE EL AVIÓN QUEMA COMBUSTIBLE VA HACIÉNDOSE MÁS LIVIANO, ES NORMAL:

- a. REDUCIR EL EMPUJE PARA MANTENER LA VELOCIDAD CONSTANTE
- b. MANTENER CONSTANTE EL EMPUJE Y AUMENTAR LA VELOCIDAD
- c. COMPENSAR EL AVIÓN PARA REDUCIR LA VELOCIDAD
- d. DISMINUIR ALTITUD DEL AVIÓN

87. UN ARRANQUE COLGADO (HUNG START), ESTÁ CARACTERIZADO POR:

- a. EL FLUJO DE COMBUSTIBLE ES MUY ELEVADO
- b. EL EGT QUEDA MUY BAJO
- c. LAS RPM NO ALCANZAN LAS MÍNIMAS NECESARIAS PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR
- d. TODAS SON CORRECTAS

88. LA HÉLICE QUE EL PILOTO PUEDE CONTROLAR A VOLUNTAD DESDE LA CABINA, SE LLAMA:

- a. HÉLICE REGULADA
- b. HÉLICE DE PASO FIJO
- c. HÉLICE DE PASO REGULABLE
- d. HÉLICE DE PASO VARIABLE**
- e. HÉLICE DE PASO AUTOMÁTICO

89. FLUJO AXIAL SIGNIFICA:

- a. EL AIRE QUE PENETRA AL MOTOR, SIGUE UNA DIRECCIÓN PARALELA AL EJE DEL MOTOR**
- b. EL AIRE QUE PENETRA AL MOTOR, SIGUE UNA DIRECCIÓN PERPENDICULAR AL EJE DEL MOTOR
- c. ES EL FLUJO DE AIRE DIRECTO QUE ENTRA AL MOTOR
- d. TODAS SON CORRECTAS

90. SE DENOMINA EGT A:

- a. LA TEMPERATURA DEL AIRE EN EL COMPRESOR
- b. LA TEMPERATURA DE LOS GASES EN LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN
- c. LA TEMPERATURA DE LOS GASES DE ESCAPES**
- d. LA TEMPERATURA MÍNIMA A LA QUE SE DEBE OPERAR EL AVIÓN

91. EL AIRE PARA EL SISTEMA NEUMÁTICO DE OPERACIÓN DE PRESURIZACIÓN Y AIRE ACONDICIONADO EN VUELO, PROVIENE DE:

- a. LA TURBINA DEL MOTOR
- b. ACUMULADORES NEUMÁTICOS, ALIMENTADOS POR AIRE DE IMPACTO
- c. DEL COMPRESOR DEL MOTOR
- d. DE LA SECCIÓN CALIENTE DEL MOTOR

92. EL COWL FLAPS, SE USA:

- a. PARA REDUCIR LA VELOCIDAD DEL AVIÓN
- b. PARA CONTROLAR LA TEMPERATURA DEL MOTOR**
- c. PARA CONTROLAR EL ASCENSO DEL AVIÓN
- d. TODAS SON CORRECTAS

93. EN LOS MOTORES A PISTÓN DE AVIACIÓN, NORMALMENTE SU ENFRIAMIENTO ES:

- a. **POR AIRE Y ACEITE DE LA LUBRICACIÓN INTERNA**
- b. SOLAMENTE POR ACEITE
- c. POR AIRE, ACEITE, Y COMBUSTIBLE
- d. SOLAMENTE POR AIRE

94. PARA REDUCIR LA TEMPERATURA EN LA CABEZA DE LOS CILINDROS, SE PUEDE EMPLEAR:

- a. ABRIR LOS COWL FLAPS
- b. INCREMENTAR LA VELOCIDAD
- c. ENRIQUECER LA MEZCLA
- d. **TODAS LAS ANTERIORES SON VERDADERAS**

95. LA MAYORÍA DE LOS MOTORES DE AVIACIÓN A PISTÓN, TIENEN UN SISTEMA DE DOBLE IGNICIÓN QUE CONSTA PRIMERAMENTE DE:

- a. LAS BUJÍAS
- b. **LOS MAGNETOS**
- c. LA BOBINA
- d. EL ARRANQUE

96. LAS VENTAJAS, DE UN SISTEMA DE DOBLE ENCENDIDO SON:

- a. MAYOR SEGURIDAD
- b. MEJORAR EL ENCENDIDO Y LA COMBUSTIÓN
- c. PREGUNTAS A Y B , SON VERDADERAS
- d. NO HAY NINGUNA VENTAJA

97. LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE SUELEN CONTAMINARSE CON AGUA, SE RECOMIENDA:

- a. DRENAR LOS TANQUES ANTES DE CADA VUELO
- b. **DEJAR LOS TANQUES LLENOS AL FINALIZAR LOS VUELOS DEL DÍA**
- c. SE PUEDE OPERAR SIN NECESIDAD DE DRENAR
- d. A Y B SON VERDADERAS

98. CUANDO SE VA A SUMINISTRAR COMBUSTIBLE A UN AVIÓN, EL USO DE UNA GUAYA QUE INTERCONECTA LA BOMBA CON EL AVIÓN, Y A TIERRA; ES CON LA FINALIDAD:

- a. DE IGUALAR LAS CARGAS ELÉCTRICAS ESTÁTICAS ENTRE LA BOMBA Y EL AVIÓN
- b. DE ELIMINAR EL VAPOR
- c. DE IDENTIFICAR EL COMBUSTIBLE
- d. TODAS LAS ANTERIORES SON VERDADERAS

99. LOS ACEITES, USADOS EN LA AVIACIÓN SON:

- a. MINERALES Y SINTÉTICOS
- b. MINERALES SOLAMENTE
- c. SINTÉTICOS
- d. TODAS SON CORRECTAS

100. LOS INSTRUMENTOS MÁS IMPORTANTES DEL MOTOR SON:

- a. INDICADOR DE PRESIÓN DE ACEITE, Y TEMPERATURA DE ACEITE
- b. INDICADORES DE PRESIÓN DE ACEITE ,Y TEMPERATURA DE CABEZA DE CILINDROS
- c. PRESIÓN DE COMBUSTIBLE Y PRESIÓN DE MÀNIFOLD
- d. TODAS LAS ANTERIORES

101. LOS MAGNETOS GENERAN:

- a. CORRIENTE AC.
- b. CORRIENTE DC. PULSANTE (1/2 ONDA)
- c. NO GENERAN, RECIBEN CORRIENTE DC DE LA BATERÍA
- d. NINGUNA ES CORRECTA

102. ¿QUIÉN ALIMENTA A LAS BUJÍAS?

- a. EL ALTERNADOR
- b. EL GENERADOR
- c. EL MAGNETO
- d. LA BATERÍA

103. ¿QUÉ COLOR TIENE LA GASOLINA AV.GAS. 100/130?

- a. VERDE
- b. ROJA
- c. AZUL
- d. MORADO - ROJIZO

**104. LA MEZCLA PERFECTA DE AIRE- COMBUSTIBLE, ES 1/13 ; ES DECIR :
13 PARTES DE GASOLINA, Y 1 PARTE DE AIRE:**

- a. CIERTO
- b. FALSO**

**105. EL PISTÓN DE UN MOTOR RECÍPROCO, ES UN ELEMENTO DE
TRANSFORMACIÓN DE ENERGÍA CALÒRICA EN MECÁNICA:**

- a. CIERTO**
- b. FALSO

**106. LOS CÍRCULOS VERDES, DE LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE DEL
AVIÓN INDICAN QUE EL MOTOR FUNCIONA CON KEROSINA:**

- a. CIERTO
- b. FALSO

**107. CADA MAGNETO, PROPORCIONA ENCENDIDO A UNA SOLA BUJÍA POR
CILINDRO:**

- a. CIERTO
- b. FALSO**

**108. LOS MOTORES DE INYECCIÓN DIRECTA, PRESENTAN PROBLEMAS DE
HIELO EN EL CARBURADOR:**

- a. CIERTO
- b. FALSO**

**109. LA FUNCIÓN PRINCIPAL DE LA HÉLICE, ES TRANSFORMAR EL
MOVIMIENTO GIRATORIO DEL MOTOR EN EMPUJE:**

- a. CIERTO
- b. FALSO**

110. LAS BIELAS, CON EL USO TIENEN EFECTOS DE:

- a. COMPRESIÓN (SE HACEN MÁS CORTAS)
- b. ESTIRAMIENTO POR EFECTO DE TRACCIÓN
- c. SE DESFORMAN EN EL EJE TRANSVERSAL
- d. SE DEFORMAN EN EL EJE LONGITUDINAL (SE DOBLAN)

111. CUANDO SUBE LA TEMPERATURA DEL ACEITE DEL MOTOR, LA PRESIÓN DE ACEITE:

- a. SUBE
- b. SE MANTIENE
- c. BAJA
- d. TODAS LAS ANTERIORES SON CORRECTAS

112. LA BIELA EN UN MOTOR A PISTÓN, ES DE ELEMENTO DE TRANSFORMACIÓN DE MOVIMIENTO:

- a. CALORÍFICO EN MECÁNICO
- b. ALTERNATIVO DEL PISTÓN, EN CIRCULAR DEL CIGUEÑAL
- c. CIRCULAR DEL CIGUEÑAL, EN ALTERNATIVO DEL PISTÓN
- d. NINGUNA DE LAS ANTERIORES

113. ¿CUÁLES SON, LAS PARTES PRINCIPALES DE UN CILINDRO?

- a. CABEZA Y BARRIL
- b. CABEZA, BARRIL Y PISTÓN
- c. NINGUNA DE LAS ANTERIORES
- d. LA A Y B SON CORRECTAS

114. ¿QUÉ DEFINE EL CONCEPTO, TORQUE O PAR-MOTOR?

- a. LAS REVOLUCIONES POR MINUTO DE LA HÉLICE
- b. LA RELACIÓN ENTRE LAS REVOLUCIONES POR MINUTO DE LA HÉLICE, CON RESPECTO A LAS DEL ÁRBOL DE LEVAS
- c. EL MOMENTO PRODUCIDO EN EL CIGUEÑAL, MEDIDO EN ÁNGULOS DE 90°
- d. LA VELOCIDAD CIRCUNFERENCIAL ENTRE EL ENCASTRE DE LA HÉLICE, Y LA PUNTA DE ESTA

115. LOS METALES NO FERROSOS MÁS UTILIZADOS EN AVIACIÓN SON: ALUMINIO, TITANIO, COBRE Y MAGNESIO:

- a. CIERTO
- b. FALSO

116. LOS FUSELAJES ESTÁN CLASIFICADOS DE TRES TIPOS PRINCIPALES, SON: SEMIMONOCOQUE Y MONOCOQUE:

- a. CIERTO
- b. FALSO

117. LAS ESTACIONES DEL ALA, SE MIDEN DESDE LA RAÍZ DE LA MISMA:

- a. CIERTO
- b. FALSO

118.¿CÓMO SE DENOMINA, EL SISTEMA ENCARGADO DE REGULAR LA INYECCIÓN DEL COMBUSTIBLE EN MOTORES A REACCIÓN Y TURBO-PROP?

- a. AMX
- b. FCU
- c. CFU
- d. PSE

119. ¿QUÉ TIPO DE ENERGÍA, UTILIZAN LOS TRENES DE ATERRIZAJE PARA SER OPERADOS?

- a. NEUMÁTICA, ELÉCTRICA, HIDRÁULICA
- b. MECÁNICA, HIDRÁULICA, NEUMÁTICA
- c. GRAVEDAD, NEUMÁTICA, MECÁNICA
- d. TODAS LAS ANTERIORES

120. SEÑALE LA AFIRMACIÓN CORRECTA:

- a. LA ETAPA DE LA TURBINA DE ALTA PRESIÓN, HACE MOVER A N1.
- b. HACE SOPLAR LAS TURBINAS EN SENTIDO CONTRARIO
- c. INCREMENTA LAS RPM EN SENTIDO CONTRARIO
- d. REDUCE LAS RPM EN SENTIDO CONTRARIO

121.EL CICLO DE MOTORES A REACCIÓN, SE CONOCE BAJO EL NOMBRE DE:

- a. CICLO DE BRAYTON
- b. CICLO DE OTTO
- c. CICLO DE SMITH
- d. CICLO DE WANKEL

122.LOS TURBORREACTORES, PARA OPTIMIZAR LA ENTRADA DE AIRE AL COMPRESOR GENERALMENTE SE LES UBICA FORMANDO UN ÁNGULO DE INCIDENCIA:

- a. CIERTO
- b. FALSO

123. ¿CUÁLES SON, LAS PARTES EN QUE SE DIVIDE EL FUSELAJE?

- a. SECCIÓN DE NARIZ, CABINA DE PILOTOS, CABINA DE PASAJEROS, SECCIÓN DE CARGA, Y SECCIÓN DEL EMPENAJE.
- b. NARIZ, CABINA DE PILOTOS, ALAS SECCIÓN DE CARGA, Y EMPENAJE.
- c. NARIZ, CABINA DE PILOTOS, CABINA DE PASAJEROS, TREN PRINCIPAL Y EMPENAJE.
- d. SECCIÓN DE NARIZ, CABINA DE PILOTOS, CABINA DE PASAJEROS, SECCIÓN DE MOTOR.

124. ¿SE DEBEN DRENAR LOS TANQUES DE COMBUSTIBLE, SOLAMENTE EN EL PRIMER VUELO DEL DIA?

- a. CIERTO
- b. FALSO

125. EL SISTEMA HIDRÁULICO, SE UTILIZA PARA MOVER EQUIPOS QUE REQUIEREN LA APLICACIÓN DE UNA FUERZA DURANTE PERÍODOS MUY LARGOS:

- a. CIERTO
- b. FALSO

126. ¿TODOS LOS AVIONES, VIENEN EQUIPADOS CON SISTEMAS DE ANTI-HIELO Y DESHIELO, COMPLETOS?

- a. CIERTO
- b. FALSO

127. EL TIPO DE ACEITE QUE SE USA EN LOS MOTORES RECÍPROCOS DE AVIACIÓN, ES DE ORIGEN MINERAL:

- a. CIERTO
- b. FALSO

128. ¿DE ACUERDO AL FLUJO, EN CUANTAS CLASES SE DIVIDEN LOS MOTORES A TURBINAS?

- a. AXIALES CENTRÍFUGAS
- b. CENTRÍFUGAS Y CENTRÍPETAS
- c. AXIALES Y CENTRÍFUGAS
- d. AXIALES CO-AXIALES Y CENTRÍFUGAS

129. LA FUNCIÓN PRINCIPAL DE LA HÉLICE, ES TRANSFORMAR EL MOVIMIENTO DEL MOTOR EN TRACCIÓN, POR DIFERENCIAL DE PRESIÓN ENTRE EL EXTRADÓS Y EL INTRADÓS DE LAS PALAS:

- a. CIERTO
- b. FALSO

130. LA PRINCIPAL CAUSA DE CONTAMINACIÓN DEL COMBUSTIBLE, SON CIERTO TIPO DE BACTERIAS:

- a. CIERTO
- b. FALSO

131. LA FUNCIÓN PRINCIPAL DE LA VÁLVULA SELECTORA DE COMBUSTIBLE, ES ÚNICAMENTE MANTENER BALANCEADOS LOS TANQUES:

- a. CIERTO
- b. FALSO

132. LOS MECANISMOS ARTIFICIALES PARA EL ENFRIAMIENTO DEL ACEITE, SON DESCENDER SIN AUMENTAR LA POTENCIA Y ENRIQUECIENDO LA MEZCLA:

- a. CIERTO
- b. FALSO

133. UNA BAJA PRESIÓN DEL ACEITE DEL MOTOR, ESTÁ RELACIONADA CON:

- a. ALTA TEMPERATURA
- b. ALTA RPM
- c. MEZCLA POBRE
- d. TODAS LAS ANTERIORES

134. LOS MAGNETOS EN EL MOTOR A PISTÓN, SON PARA:

- a. ENERGIZAR LOS RADIOS
- b. ENERGIZAR LAS BUJÍAS
- c. ENERGIZAR EL ALTERNADOR
- d. TODAS SON CORRECTAS

135. EL PISTÓN, TRANSMITE LA FUERZA AL CIGUEÑAL MEDIANTE:

- a. EL CILINDRÓ
- b. EL ÁRBOL DE LEVAS
- c. LA BIELA**
- d. TODAS SON CORRECTAS

136. LA VÁLVULA DE ADMISIÓN, SE CIERRA CUANDO:

- a. SALE EL COMBUSTIBLE QUEMADO
- b. EL COMBUSTIBLE ARDE, Y SE CONVIERTE EN GAS**
- c. EL PISTÓN LLEGA AL PUNTO MUERTO INFERIOR
- d. A Y B SON CORRECTAS

137. LAS VÁLVULAS DE ADMISIÓN Y EXPULSIÓN, SE ABREN CADA:

- a. DOS REVOLUCIONES DEL CIGUEÑAL
- b. UNA REVOLUCIÓN DEL CIGUEÑAL
- c. TRES REVOLUCIONES DEL CIGUEÑAL
- d. TODAS SON CORRECTAS

138. LA VENTANILLA DE KOLTZMAN, SE ENCUENTRA EN:

- a. EL VARIÓMETRO
- b. EL ALTÍMETRO**
- c. EL VELOCÍMETRO
- d. NINGUNA ES CORRECTA

139. UNA MEZCLA SUMAMENTE POBRE OCASIONARÁ:

- a. AUMENTO EN EL CONSUMO DE COMBUSTIBLE
- b. DETONACIÓN Y RECALENTAMIENTO**
- c. AUMENTO DEL RENDIMIENTO
- d. NINGUNA ES CORRECTA

140. LOS TRES INSTRUMENTOS MÁS IMPORTANTES DEL SISTEMA PITOT ESTÁTICO SON:

- a. INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL (VARIÓMETRO), ALTÍMETRO Y HORIZONTE ARTIFICIAL
- b. VELOCÍMETRO, INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL (VARIÓMETRO) Y ALTÍMETRO**
- c. ALTÍMETRO, VELOCÍMETRO, COORDINADOR DE VIRAJES.
- d. NINGUNA DE LAS ANTERIORES

141. LA HÉLICE DE PASO VARIABLE, ES:

- a. UNA HÉLICE EN LA CUAL LOS ÁNGULOS DE LAS PALAS, PUEDEN AJUSTARSE EN TIERRA
- b. UNA HÉLICE DE PASO O ÁNGULO DE ATAQUE, CONTROLABLE A TRAVÉS DE UN GOBERNADOR
- c. UNA HÉLICE, CUYAS PALAS TIENEN UNA TORSIÓN ALREDEDOR DEL EJE LONGITUDINAL
- d. **TODAS SON CORRECTAS.**

142. LAS SUPERFICIES MÓVILES, QUE DAN CONTROL AL AVIÓN SON:

- a. ALERONES, ELEVADORES, Y SLATS
- b. FLAPS, ALERONES, Y TIMÓN DIRECCIONAL
- c. **TIMÓN DIRECCIONAL, ELEVADORES, Y ALERONES**
- d. NINGUNA DE LAS ANTERIORES

143. EL TACÓMETRO EN UN MOTOR CON HÉLICE DE PASO VARIABLE, PERMITE CONOCER EL NÚMERO DE REVOLUCIONES POR MINUTO DE:

- a. LA HÉLICE
- b. EL ÁRBOL DE LEVAS
- c. EL CIGUEÑAL
- d. LA BOMBA DE COMBUSTIBLE OPERADA POR EL MOTOR

144. EL INDICADOR DE PRESIÓN DE ADMISIÓN, PERMITE CONOCER LA PRESIÓN DE:

- a. EL ACEITE
- b. EL COMBUSTIBLE
- c. LA BOMBA DE VACÍO
- d. LA ADMISIÓN DE COMBUSTIBLE-AIRE, A LOS CILINDROS

145. EN UN MOTOR CON HÉLICE DE PASO VARIABLE, SE DEBE AUMENTAR POTENCIA DE LA FORMA SIGUIENTE:

- a. **PRIMERO R.P.M., Y DESPUÉS PRESIÓN DE ADMISIÓN**
- b. PRIMERO PRESIÓN DE ADMISIÓN, Y DESPUÉS R.P.M.
- c. LAS DOS A LA VEZ
- d. SOLO R.P.M.

146. UNA FAMILIA DE INSTRUMENTOS, ESTÁ BASADA EN LA MEDICIÓN DE PRESIÓN; Y LA OTRA SE FUNDAMENTA EN:

- a. MEDICIONES DE TEMPERATURA
- b. PROPIEDADES GIROSCÓPICAS**
- c. PROPIEDADES MAGNÉTICAS DE LA BRÚJULA
- d. B Y C SON CORRECTAS

147. LOS INSTRUMENTOS DE MEDICIÓN DE PRESIONES, CONSTAN DE TOMAS DINÁMICAS (TUBO PITOT) ,Y TOMAS :

- a. VARIABLES
- b. SUPERFICIALES
- c. MARGINALES
- d. ESTÁTICAS**

148. LOS TIEMPOS DE UN MOTOR RECÍPROCO O ALTERNATIVO SON :

- a. ADMISIÓN, INYECCIÓN, EXPLOSIÓN, EXPANSIÓN
- b. ADMISIÓN, EXPANSIÓN, DILUCIÓN, ESCAPE
- c. ADMISIÓN, COMPRESIÓN, EXPANSIÓN, ESCAPE**
- d. COMPRESIÓN, EXPLOSIÓN, ADMISIÓN, IGNICIÓN

149. EN LOS MOTORES DE AVIACIÓN DE TURBO REACCIÓN, SE UTILIZA EL CICLO DE:

- a. BRAYTON
- b. DIESEL
- c. OTTO
- d. WRIGHT

150. EN UN MOTOR DE CARBURADOR, LA MEZCLA AIRE - COMBUSTIBLE, SE PRODUCE EN :

- a. LOS CILINDROS
- b. LOS CONDUCTOS DE ADMISIÓN
- c. EL CARBURADOR**
- d. EL TANQUE DE COMBUSTIBLE

151. LA FORMACIÓN DE HIELO EN EL CARBURADOR, ES MÁS PROBABLE :

- a. CON TEMPERATURA EXTERIOR (OAT) POR DEBAJO DE 0°, Y HUMEDAD VISIBLE
- b. CON TEMPERATURA EXTERIOR (OAT) POR DEBAJO DE 32° F, Y HUMEDAD VISIBLE O NO VISIBLE.
- c. CON TEMPERATURA EXTERIOR (OAT) ENTRE -7° C Y, 21° C, Y HUMEDAD VISIBLE O NO
- d. CON TEMPERATURA EXTERIOR (OAT) ENTRE -7° C, Y 21° C, Y HUMEDAD VISIBLE

152. ¿QUÉ INDICACIONES TENDRÉ EN LA CABINA DE MANDO, AL FORMARSE HIELO EN EL CARBURADOR?

- a. REDUCCIÓN DE TEMPERATURA DE LOS GASES DE ESCAPE
- b. AUMENTO DE LAS R.P.M., Y OPERACIÓN IRREGULAR DEL MOTOR
- c. **DISMINUCIÓN DE LAS R.P.M., Y OPERACIÓN IRREGULAR DEL MOTOR**
- d. TODAS SON CORRECTAS

153. LA GASOLINA DE 100/130 OCTANOS, ¿QUÉ COLOR IDENTIFICATIVO USA?

- a. ROJA
- b. PÚRPURA
- c. VERDE
- d. **AZUL**

154. LA ENERGÍA ELÉCTRICA QUE ALIMENTA LAS BUJÍAS, SE GENERA EN:

- a. EL REGULADOR DE VOLTAJE
- b. EL ALTERNADOR
- c. LA BATERÍA
- d. **LOS MAGNETOS**

155. LOS MAGNETOS, RECIBEN ENERGÍA ELÉCTRICA DE LA BATERÍA :

- a. CIERTO
- b. **FALSO**

156. AL INCREMENTAR LA POTENCIA EN UN MOTOR DOTADO DE HÉLICE DE PASO FIJO, EL PASO DE LAS PALAS DE LA HÉLICE:

- a. AUMENTARA
- b. DISMINUIRÁ
- c. **PERMANECE IGUAL**
- d. OPERA SEGÚN EL AJUSTE DEL GOBERNADOR

157. EN UN MOTOR OPUESTO, LA VELOCIDAD DE GIRO DEL ÁRBOL DE LEVAS ES:

- a. EL ÁRBOL DA, LA VELOCIDAD DE GIRO DEL CIGUEÑAL
- b. LA MITAD DE LA VELOCIDAD DE GIRO DEL CIGUEÑAL
- c. UN CUARTO DE LA VELOCIDAD DE GIRO DEL CIGUEÑAL
- d. IGUAL A LA VELOCIDAD DE GIRO DEL CIGUEÑAL

158. EN LA MAYORÍA DE LOS AVIONES DE MOTOR DE PISTÓN, LA ENERGÍA ELÉCTRICA PARA LOS EQUIPOS Y EL SISTEMA ELÉCTRICO PROVIENE DE LA BATERÍA:

- a. VERDADERO
- b. FALSO

159. DE LOS ENUNCIADOS ABAJO DESCRITOS ¿CUÁL CORRESPONDE A LA DEFINICIÓN DE TORQUE, O PAR MOTOR EN UNA PLANTA DE PODER DE 4 TIEMPOS?

- a. LA RELACIÓN DE REVOLUCIONES CIGUEÑAL-ÁRBOL DE LEVAS
- b. EL DIÁMETRO DEL CÍRCULO PRODUCIDO POR EL EJE DEL CIGUEÑAL EN UNA VUELTA
- c. EL MOMENTO MEDIDO EN ÁNGULOS DE 90°
- d. A LA POTENCIA PRODUCIDA A UN NÚMERO DE RPM DETERMINADO

160. SE DICE QUE UNA HÉLICE, ES DE PASO VARIABLE CUÁNDO:

- a. ES POSIBLE CAMBIAR SU ÁNGULO DE ATAQUE DURANTE EL VUELO.
- b. TIENE DOS O MÁS PALAS
- c. ES SÓLO DE PASO FIJO
- d. NINGUNA DE LAS ANTERIORES

161. ¿QUÉ ACCIÓN DEBE TOMAR EL PILOTO, SÍ DESPUÉS DE ARRANCAR EL MOTOR NO HAY INDICACIÓN DE PRESIÓN DE ACEITE?

- a. LLAMAR A LA TORRE DE CONTROL, Y NOTIFICARLE
- b. APAGAR EL MOTOR INMEDIATAMENTE, DENTRO DE 30 SEGUNDOS
- c. NO DAR IMPORTANCIA A LA INDICACIÓN, Y PROCEDER A ACELERAR.
- d. TODAS SON CORRECTAS

162. LA FINALIDAD DE UN TURBO-CARGADOR ES:

- a. MANTENER UNA PRESIÓN FIJA EN EL MANIFOLD
- b. AUMENTAR LA POTENCIA DEL MOTOR
- c. MEJORAR LA RELACIÓN AL EJE
- d. NINGUNA DE ESTAS

163. LA MARCHA MÍNIMA INESTABLE, PUEDE SER CAUSADA MECÁNICAMENTE POR:

- a. MEZCLA MUY RICA
- b. MEZCLA MUY POBRE
- c. COMPRESIÓN DESIGUAL EN LOS CILINDROS
- d. FALLAS DEL SISTEMA DE IGNICIÓN

164. LA BAJA PRESIÓN DE ACEITE, PUEDE SER CAUSADA POR:

- a. SUCIO O PARTÍCULAS METÁLICAS, EN LA VÁLVULA REGULADORA DE PRESIÓN
- b. GRADO Y CANTIDAD DE ACEITE, NO ES EL PRESCRITO
- c. BLOQUE DEL MOTOR, ROTO
- d. TUBERÍAS TAPADAS

165. EN UN MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNA, CUYO ACEITE LUBRICANTE ES ENFRIADO POR LA CORRIENTE AERODINÁMICA, ES UN SISTEMA DE INTERCAMBIO DE CALOR:

- a. ACEITE/AIRE
- b. AGUA / ACEITE
- c. GASOLINA / AIRE
- d. ACEITE / JP1
- e. COMBUSTIBLE / ACEITE

166. DESPUÉS DE ENCENDER UN MOTOR RECÍPROCO DE CUATRO TIEMPOS, ¿CUANTO TIEMPO DEBO ESPERAR APROXIMADAMENTE, PARA TENER LECTURA DE PRESIÓN DE ACEITE MÍNIMA?

- a. 20 SEGUNDOS
- b. 6 SEGUNDOS
- c. 10 MINUTOS
- d. 30 SEGUNDOS

167. ¿EN QUÉ MOMENTO, LA ENERGÍA CINÉTICA SE CONVIERTE EN ENERGÍA MECÁNICA EN UN MOTOR DE COMBUSTIÓN INTERNA?

- a. EN LA CARRERA DE ADMISIÓN
- b. EN LA CARRERA DE COMPRESIÓN
- c. EN LA CARRERA DE EXPLOSIÓN
- d. EN LA CARRERA DE ESCAPE

168. LOS BOOSTER PUMP (BOMBAS ELÉCTRICAS SUMERGIDAS EN LOS TANQUES), SU FUNCIÓN BÁSICA ES:

- a. MANTENER EL FLUJO DE COMBUSTIBLE EN EL DESPEGUE
- b. SU USO EN DÍAS MUY CALUROSOS
- c. MANTENER UN FLUJO CONSTANTE, CUANDO LA ATMÓSFERA ES MENOS DENSA, PARA EL ENCENDIDO O RE-ENCENDIDO, Y OPERACIONES DE DESPEGUE, ETC
- d. **MANTENER UN FLUJO** DE COMBUSTIBLE CONSTANTE, EN LAS AERONAVES DE ALAS BAJAS

169. EL SISTEMA DE ENCENDIDO DE LOS MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA DE AVIACIÓN, TIENEN DOS BUJÍAS POR CADA CILINDRO. ESTO SE UTILIZA PARA:

- a. PORQUE USA MAGNETOS DOBLES
- b. PORQUE USA MAGNETOS SEPARADOS
- c. LA ALIMENTACIÓN DE LOS MAGNETOS EN CASO DE FALLA DE UNA DE ELLAS
- d. ASEGURAR QUE LA CHISPA SE PRODUZCA CON MAYORES PROBABILIDADES EN EL CILINDRO

170. LA FUNCIÓN DEL CARBURADOR, ES DOSIFICAR EL COMBUSTIBLE EN FUNCIÓN DE LA MASA DE AIRE QUE FLUYE POR SU VENTURI: EN PROPORCIÓN DIRECTA A:

- a. EL VOLUMEN DE AIRE
- b. LA DENSIDAD O PESO DEL AIRE
- c. LA GASOLINA DISPONIBLE
- d. EL OCTANAJE DE LA GASOLINA

171. EL SISTEMA DE ENCENDIDO DEL MOTOR DE AVIACIÓN:

- a. TIENE DOS MAGNETOS, Y DOBLE BUJÍA POR CILINDRO
- b. TIENE UNA BUJÍA POR CILINDRO, Y ENCENDIDO POR ACCIÓN DE UNA BOBINA
- c. DEPENDE DEL SISTEMA ELÉCTRICO DEL AVIÓN, Y NO FUNCIONA CUANDO FALLA LA BATERÍA
- d. SE PUEDE APRECIAR MEDIANTE LA LECTURA DEL AMPERÍMETRO

172. OPERANDO CON UNA MEZCLA DE AIRE / COMBUSTIBLE MUY POBRE, Y CON EXCESO DE POTENCIA, ESTO PRODUCIRÁ:

- a. BAJA PRESIÓN DE ACEITE, Y ALTA TEMPERATURA DE CABEZA DE CILINDROS
- b. ALTA TEMPERATURA DE ACEITE, Y CAÍDA DE RPM
- c. ALTA PRESIÓN DE ACEITE, Y BAJA TEMPERATURA
- d. LAS TEMPERATURAS DE ACEITE Y CABEZA DE CILINDRO EXCEDEN SUS LÍMITES

173. ¿QUÉ CAMBIO OCURRE EN LA MEZCLA AIRE /COMBUSTIBLE, CUANDO SE UTILIZA EL CALENTADOR DEL CARBURADOR?

- a. LA MEZCLA AIRE/COMBUSTIBLE, SE VUELVE MÁS POBRE
- b. ENTRARÁ MÁS AIRE AL CARBURADOR
- c. NO AFECTA LA MEZCLA AIRE/COMBUSTIBLE
- d. LA MEZCLA AIRE/COMBUSTIBLE, SE VUELVE MÁS RICA

174. ¿CUÁLES SON, LOS TIPOS DE LUBRICANTES MÁS USADO EN LA AVIACIÓN?

- a. ACEITES MINERALES Y VEGETALES
- b. ACEITES MINERALES Y SINTÉTICOS
- c. ACEITES VEGETALES Y SINTÉTICOS
- d. ACEITES DE BAJA VISCOSIDAD

175. EN LA AVIACIÓN, ¿QUÉ TIPO DE BATERÍAS SE USA NORMALMENTE?

- a. DE NÍQUEL-CÁDMIUM, Y ALCALINA
- b. LÍTHIUM Y PLOMO
- c. ALCALINA Y NÍQUEL- CÁDMIUM
- d. DE PLOMO-ÁCIDO, Y NÍQUEL-CÁDMIUM

176. UNA CAÍDA OSCILANTE DE RPM, ES INDICATIVO DE:

- a. MAGNETO MALO
- b. CABLE O BUJÍAS DEFECTUOSAS
- c. DEFECTO EN LOS IMANES DEL MAGNETO BASE
- d. BUJÍA MALA

177. LA ADMISIÓN, LA COMPRESIÓN, LA EXPLOSIÓN, Y EL ESCAPE, ESTÁN ASOCIADOS A:

- a. MOTORES RADIALES
- b. MOTORES LINEALES**
- c. MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA, CICLO DE OTTO
- d. MOTORES DE COMBUSTIÓN EXTERNA

178. ¿CUÁLES SON, LOS COMPONENTES QUE CONFORMAN UNA TURBINA?

- a. ENTRADA A LA TURBINA PT2, FCU, CÁMARAS DE COMBUSTIÓN, Y TOBERA DE ESCAPE
- b. COMPRESOR, TURBINA, CÁMARAS DE COMBUSTIÓN, TOBERA DE ESCAPE
- c. DIFUSOR DE ADMISIÓN, TURBOCOMPRESOR, DIFUSOR POST-COMPRESOR, CÁMARAS DE COMBUSTIÓN, TURBINA, TOBERA DE ESCAPE

179. DIGA: ¿CUÁL DE LAS FUNCIONES EXPUESTAS A CONTINUACIÓN, SON EFECTUADAS POR UN DIFUSOR?

- a. ACTIVA AUMENTANDO LA ENTROPÍA DEL COMBUSTIBLE, PARA QUE EXISTA MEJOR COMBUSTIÓN.
- b. ACELERA LOS GASES DEL COMPRESOR, PARA IMPULSAR LA TURBINA
- c. DESACELERA LA CORRIENTE AERODINÁMICA, PARA AUMENTAR LA PRESIÓN
- d. REGULA EL FLUJO DE COMBUSTIBLE DE ENTRADA AL FCU (FUEL CONTROL UNIT).

180. LA EXPANSIÓN DE LOS GASES DE ESCAPE, DESDE EL PUNTO DE VISTA TERMODINÁMICO ES:

- a. ISENTRÓPICO
- b. ENTRÓPICO CONSERVATIVO
- c. ADIABÁTICO
- d. CONVECTIVO

181. ¿QUÉ SON, COMBUSTIBLES HIPERBÓLICOS?

- a. COMBUSTIBLES DE ALTA TEMPERATURA DE COMBUSTIÓN
- b. COMBUSTIBLES DE ALTO PESO ESPECÍFICO
- c. COMBUSTIBLES QUE AL MEZCLARSE CON EL COMBURENTE, PRODUCEN INMEDIATA COMBUSTIÓN

182. EN AVIACIÓN COMERCIAL, SON UTILIZADOS COMBUSTIBLES SÓLIDOS:

- a. FALSO
- b. CIERTO

183. ¿QUÉ PODRÍA AUMENTAR LA PRESIÓN DE UN SISTEMA HIDRÁULICO, EN EL CUAL AUMENTA LA PRESIÓN:

- a. RECALENTAMIENTO DEL LÍQUIDO
- b. FUGA EN UN COMPONENTE DEL SISTEMA
- c. OBSTRUCCIÓN AL FLUJO DEL LÍQUIDO
- d. RETORNO DE LA CORRIENTE AL TANQUE