

AERODINÁMICA HELICÓPTERO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL, POSEEN PERFILES DE TIPO:	D	SIMÉTRICO	ASIMÉTRICO	SUPER CRÍTICO	A Y B SON CORRECTAS
2	EL PERFIL DEL ESTABILIZADOR HORIZONTAL ES DEL TIPO:	B	SIMÉTRICO INVERTIDO	ASIMÉTRICO INVERTIDO	SUPER CRÍTICO INVERTIDO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
3	EL ÁNGULO DE ATAQUE ES:	D	EL ÁNGULO FORMADO POR LA CUERDA DE LA PALA Y EL PLANO DE ROTACIÓN	EL ÁNGULO FORMADO POR EL BORDE DE ATAQUE Y EL VIENTO RELATIVO	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE EL CENTRO DE GRAVEDAD Y LA CUERDA DE LA PALA	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE LA CUERDA DEL PERFIL DE LA PALA Y LA DIRECCIÓN DEL VIENTO RELATIVO
4	EL ESTABILIZADOR HORIZONTAL TIENE COMO FUNCIÓN:	C	NIVELAR EL HELICÓPTERO	PERMITIR QUE EL HELICÓPTERO PUEDA ASCENDER O DESCENDER	MANTENER EL HELICÓPTERO LONGITUDINALMENTE NIVELADO DURANTE EL VUELO TRASLACIONAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
5	EL CÍCLICO PROPORCIONA AL HELICÓPTERO CONTROL DE:	C	ALABEO Y GUIÑADA	GUIÑADA Y CABECEO	ALABEO Y CABECEO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
6	EL ÁNGULO DE INCLINACIÓN ES:	B	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE LA CUERDA DEL PERFIL Y EL VIENTO RELATIVO	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE LA CUERDA DE LA PALA Y EL PLANO DE ROTACIÓN	EL ÁNGULO FORMADO ENTRE EL CENTRO DE PRESIÓN Y EL CENTRO DE GRAVEDAD	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
7	LA DIFERENCIA DE LA VELOCIDAD ENTRE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL DURANTE UN VUELO TRASLACIONAL, PRODUCE UN EFECTO LLAMADO:	C	EFEECTO DE CORIOLIS	DERIVA	DISIMETRÍA DE LA SUSTENTACIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
8	LA ENVERGADURA DE UNA PALA ES:	B	LA DISTANCIA ENTRE EL BORDE DE ATAQUE Y EL BORDE DE FUGA	LA DISTANCIA MÁXIMA DESDE LA RAÍZ HASTA LA PUNTA, MEDIDA SOBRE SU LÍNEA CENTRAL	LA DISTANCIA DESDE LA RAÍZ AL CENTRO DE GRAVEDAD	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
9	LA SUSTENTACIÓN ES:	C	LA FUERZA QUE SE PRODUCE EN UN PERFIL Y ES PARALELA AL VIENTO RELATIVO	LA FUERZA QUE SE ORIGINA EN UN PERFIL Y ES OPUESTA A LA DIRECCIÓN DEL VIENTO RELATIVO	LA FUERZA PRODUCIDA POR UN DIFERENCIAL DE PRESIONES EN UN PERFIL QUE ES PERPENDICULAR AL VIENTO RELATIVO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
10	¿CUÁL ES LA PALA QUE SE MUEVE MÁS RÁPIDO EN UN HELICÓPTERO EN VUELO TRASLACIONAL?	A	LA QUE AVANZA	LA QUE RETROCEDE	AMBAS TENDRÁN LA MISMA VELOCIDAD	DEPENDEN DEL COLECTIVO
11	LA AMPLITUD DE EFECTO DE CONO (CONICIDAD DEL ROTOR) DEPENDE PRINCIPALMENTE DE :	C	LA ALTURA DE VUELO	LA DISTRIBUCIÓN DEL PESO	EL PESO DEL HELICÓPTERO	LA HUMEDAD DEL AIRE
12	EL EFECTO DE LA PRECESIÓN GIROSCÓPICA HACE QUE LA REACCIÓN DEL ROTOR:	B	COINCIDA CON LA FUERZA DE ACCIÓN	ESTÉ DESFASADA 90° DESPUÉS DE LA ACCIÓN	ESTÉ DESFASADA 90° ANTES DE LA ACCIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
13	EL EFECTO DE ALETEO (FLAPEO) ES ORIGINADO POR LA DIFERENCIA DE VELOCIDADES ENTRE LA PALA QUE AVANZA Y LA QUE RETROCEDE:	A	VERDADERO	FALSO		
14	EN UN HELICÓPTERO, LA SUSTENTACIÓN SE MANTIENE MEDIANTE:	C	EL CONTROL CÍCLICO	LOS ELEVADORES	EL CONTROL COLECTIVO	LOS PEDALES
15	LA ARTICULACIÓN DE AVANCE Y RETRASO DE LAS PALAS (LEAD - LAG) CONTRIBUYE A DISMINUIR LA DISIMETRÍA DE LA SUSTENTACIÓN	B	VERDADERO	FALSO		
16	AL AUMENTAR LA ALTURA DE LA PALA DEBIDO A LA ARTICULACIÓN DE FLAPEO O UNIÓN "K", EL ÁNGULO DE ATAQUE DISMINUYE.	A	VERDADERO	FALSO		
17	EN ALGUNOS HELICÓPTEROS EL ESTABILIZADOR HORIZONTAL CAMBIA SU ÁNGULO DE INCIDENCIA CON EL CONTROL CÍCLICO	A	VERDADERO	FALSO		
18	EL EFECTO DE TORQUE ES MAYOR CUANDO EL HELICÓPTERO SE ENCUENTRA EN:	C	AUTORROTACIÓN	MÍNIMO	VUELO ESTACIONARIO (HOVER)	EL ENCENDIDO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
19	EN UN VUELO ESTACIONARIO	C	LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN ES MENOR QUE LA FUERZA DE LA GRAVEDAD	LA FUERZA DE LA GRAVEDAD ES IGUAL A LA FUERZA DE EMPUJE	LA SUMA DE LAS FUERZAS DE SUSTENTACIÓN Y EMPUJE, ES IGUAL A LA SUMA DE LAS FUERZAS DE GRAVEDAD Y RESISTENCIA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
20	LA SUSTENTACIÓN EN UN HELICÓPTERO ES ORIGINADA POR:	A	EL MISMO PRINCIPIO QUE SE FORMA EN EL AVIÓN	UN PRINCIPIO DIFERENTE AL AVIÓN	EL MISMO PRINCIPIO DEL AUTOGIRO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
21	AL TERMINAR EL FLARE EN UNA AUTORROTACIÓN, SERA NECESARIO SUBIR EL COLECTIVO PARA:	B	EVITAR LA PRECESIÓN GIROSCÓPICA	REDUCIR LA VELOCIDAD VERTICAL ANTES DEL ATERRIZAJE	AUMENTAR LA TENDENCIA TRASLACIONAL DEL HELICÓPTERO DURANTE AUTORROTACIONES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
22	TRATÁNDOSE DE UN DESPEGUE CORRIDO (RUNNING TAKE OFF) CON VIENTO CRUZADO ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES ES LA APROPIADA?	C	LOS PEDALES CONTROLAN LA DIRECCIÓN DE MOVIMIENTO Y EL RUMBO	LA TRAYECTORIA O TRACK SE CONTROLAN CON PEDAL Y EL RUMBO CON EL CÍCLICO	SE CONTROLA EL RUMBO CON PEDALES Y LA TRAYECTORIA CON EL CÍCLICO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
23	CUANDO SE HACE UN ATERRIZAJE EN UNA PENDIENTE EL CONTROL DE CÍCLICO DEBERÁ USARSE PARA:	B	BAJAR EL PATÍN DE PENDIENTE ABAJO HASTA TOCAR EL SUELO	MANTENER EL DISCO DEL ROTOR CON REFERENCIA HORIZONTAL	MANTENER EL DISCO DEL ROTOR PRINCIPAL PARALELO A LA PENDIENTE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
24	LA MÁXIMA PENDIENTE DONDE UN HELICÓPTERO PUEDE TOCAR DEPENDE BÁSICAMENTE :	D	DE SU PESO ACTUAL	DE LA POSICIÓN DE SU CG	DEL CÍCLICO OBTENIBLE PARA LA OPERACIÓN QUE SE INTENTA	DE SU LIMITACIÓN SEGÚN MANUAL DEL FABRICANTE
25	SI AL ATERRIZAR EN PENDIENTE, EL PILOTO REQUIERE TOCAR EL SUELO CON EL PATÍN DE PENDIENTE ABAJO, DEBERÁ USAR:	D	EL CÍCLICO	EL COLECTIVO	EL COLECTIVO ESTACIONARIO Y BAJAR EL CÍCLICO	EL COLECTIVO PARA BAJAR Y CORREGIR CON EL CÍCLICO HACIA LA PENDIENTE
26	CON RELACIÓN A LA PARADA O DESACELERACIÓN RÁPIDA....	B	EL PROPÓSITO DE LA MANIOBRA ES PERDER SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL	LAS RPM DEL ROTOR PRINCIPAL AUMENTAN AL ENTRAR Y DISMINUYEN AL FINAL DE LA MISMA	LA NARIZ GIRA A LA DERECHA AL ENTRAR Y A LA IZQUIERDA AL SALIR DE LA MISMA	TODAS SON CORRECTAS
27	LAS PRÁCTICAS DE PARADA RÁPIDA O "QUICK STOP" NORMALMENTE DEBEN HACERSE FRENTE AL VIENTO:	C	ENTRE 100 A 200 PIES AGL	SOLAMENTE EN AMBIENTES DE BAJA ALTITUD DE DENSIDAD	A UNA ALTURA QUE PERMITA UNA BUENA SEPARACIÓN DE TIERRA Y EL ROTOR ANTITORQUE	TODAS SON CORRECTAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
28	DURANTE UN ATERRIZAJE EN PINÁCULO O ESTRUCTURA ELEVADAL, EL PILOTO DEBE EFECTUAR:	C	UNA APROXIMACIÓN BASTANTE HORIZONTAL	UNA APROXIMACIÓN NORMAL	UNA APROXIMACIÓN DE ALTO PERFORMANCE	UNA APROXIMACIÓN BASTANTE VERTICAL
29	PARA QUE LA SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL EFECTIVA SE PRODUZCA:	C	EL HELICÓPTERO DEBE ESTAR ENCENDIDO	NO ES NECESARIO QUE EL HELICÓPTERO SE ESTÉ DESPLAZANDO	EL HELICÓPTERO TIENE QUE DESPLAZARSE HACIA ADELANTE	TODAS SON CORRECTAS
30	SE DEFINE COMO EFECTO DE FLUJO TRANSVERSO:	A	LA MAYOR SUSTENTACIÓN EN LA PARTE POSTERIOR DEL DISCO ROTOR, DEBIDO A LA MAYOR VELOCIDAD HACIA ABAJO DEL AIRE QUE PASA POR ESA PARTE DEL DISCO	LA MAYOR SUSTENTACIÓN EN LA PARTE ANTERIOR DEL DISCO, DEBIDO A QUE ESTÁ IMPULSANDO AIRE NO TURBULENTO.	LA MAYOR SUSTENTACIÓN A LOS LADOS DEBIDO A QUE EL AIRE QUE UTILIZA ES FRESCO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
31	EL EFECTO DE FLUJO TRANSVERSO, TIENDE A HACER MOVER EL HELICÓPTERO HACIA:	C	ATRÁS	ADELANTE	HACIA EL LADO DE LA PALA QUE ATRASA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
32	EL HELICÓPTERO, TIENE UNA ACCIÓN PENDULAR; DEBIDO A QUÉ:	C	ES MÁS PESADO QUE EL AIRE	ES CÍCLICO PERMITE ACTUAR SOBRE EL DISCO EN 360°	ESTÁ SUSPENDIDO DE LA CABEZA DEL ROTOR PRINCIPAL Y TIENE UNA MASA CONSIDERABLE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
33	LA PÉRDIDA DE PUNTA DE LA PALA, OCURRE:	B	A BAJA VELOCIDAD, HACIA ADELANTE	A ALTA VELOCIDAD, HACIA ADELANTE	CUANDO SE CAMBIA DE DIRECCIÓN	TODAS SON CORRECTAS
34	DURANTE LA AUTORROTACIÓN:	A	EL FLUJO DE AIRE ES HACIA ARRIBA, A TRAVÉS DEL ROTOR PRINCIPAL	NO HAY FLUJO DE AIRE, A TRAVÉS DEL ROTOR PRINCIPAL	EL FLUJO DE AIRE ES HACIA ABAJO, A TRAVÉS DEL ROTOR PRINCIPAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
35	EL VIENTO RELATIVO QUE PASA A TRAVÉS DEL DISCO ROTOR PRINCIPAL, DE UN HELICÓPTERO EN VUELO, ES:	C	IGUAL EN TODO EL DISCO	MÍNIMO AL FRENTE Y MÁXIMO ATRÁS	MÁXIMO A LOS 90 GRADOS DEL LADO DE LA PALA QUE AVANZA Y MÍNIMO A LOS 90 GRADOS DEL LADO DE LA PALA QUE RETROCEDE	TODAS SON CORRECTAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
36	DISIMETRÍA DE SUSTENTACIÓN ES:	D	LA DIFERENCIA DE SUSTENTACIÓN CREADA DEBIDO A LAS DIFERENTES VELOCIDADES DEL HELICÓPTERO.	EL ÁREA MENOS EFECTIVA, LOCALIZADA EN LA PARTE INTERIOR DEL DISCO, CERCA DEL MÁSTIL.	A Y B SON CORRECTAS	LA DIFERENCIA DE SUSTENTACIÓN QUE EXISTE ENTRE LA MITAD DEL DISCO DE LA PALA QUE ADELANTA Y LA MITAD DE LA PALA QUE ATRASA.
37	EFFECTO DE CORIOLIS ES:	C	EL MOVIMIENTO DEL CENTRO DE MASA DEL EJE DE ROTACIÓN, DEBIDO AL FLAPEO.	LA ABSORCIÓN POR PARTE DE LOS AMORTIGUADORES DEL MOVIMIENTO DE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL.	LA TENDENCIA DE LAS PALAS A AUMENTAR O DISMINUIR SU VELOCIDAD PARA COMPENSAR EL MOVIMIENTO DEL CENTRO DE MASA DEL EJE DE ROTACIÓN CUANDO LAS PALAS FLAPEAN.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
38	EN VUELO ESTACIONARIO, EL HELICÓPTERO TIENE LA TENDENCIA A DESPLAZARSE EN EL SENTIDO DEL EMPUJE DEL ROTOR DE COLA. ESTE MOVIMIENTO SE LLAMA:	C	EMPUJE	TORQUE	DERIVA (DRIFT).	SUSTENTACIÓN
39	EFFECTO DE TIERRA (GROUND EFFECT) ES:	A	EL COLCHÓN DE AIRE MÁS DENSO QUE SE FORMA ENTRE EL HELICÓPTERO EN VUELO ESTACIONARIO Y LA SUPERFICIE	EL COLCHÓN DE AIRE QUE SE CREA DEBAJO DEL HELICÓPTERO, DEBIDO A LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN QUE PRODUCE EL CAMBIO DE PASO DE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL	EL EFECTO QUE EJERCE LA TIERRA SOBRE EL HELICÓPTERO, CUANDO ÉSTE ESTÁ EN MOVIMIENTO	EL EFECTO DE CORIOLIS
40	LA SUSTENTACIÓN ADICIONAL QUE SE OBTIENE CUANDO EL HELICÓPTERO ENTRA EN VUELO HORIZONTAL, SE DENOMINA:	D	SUSTENTACIÓN ADICIONAL	SUSTENTACIÓN MÁXIMA	SUSTENTACIÓN REAL	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL EFECTIVA
41	LA SUSTENTACIÓN QUE SE OBTIENE CUANDO EL VIENTO RELATIVO QUE PASA A TRAVÉS DE UN DISCO ROTOR ALCANZA LAS 15 MPH, ES DENOMINADA:	A	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL EFECTIVA	SUSTENTACIÓN ADICIONAL	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
42	PARA QUE UN HELICÓPTERO SE MANTENGA EN VUELO ESTACIONARIO SE REQUIERE QUE:	A	LA SUMA DE LAS FUERZAS DE SUSTENTACIÓN Y EMPUJE IGUALEN A LA SUMA DE LAS FUERZAS DE RESISTENCIA Y GRAVEDAD	LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN DEBE SER IGUAL A LA FUERZA DE GRAVEDAD	LA FUERZA DE GRAVEDAD DEBE SER IGUAL A LA FUERZA DE EMPUJE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
43	EN UN VUELO RECTO Y NIVELADO (VELOCIDAD, ALTITUD Y RUMBO CONSTANTES) LA FUERZA:	C	DE EMPUJE SUPERA A LA RESISTENCIA	DE SUSTENTACIÓN SUPERA A LAS OTRAS FUERZAS	DE SUSTENTACIÓN ES IGUAL A LA FUERZA DE GRAVEDAD Y LA FUERZA DE EMPUJE ES IGUAL A LA FUERZA DE RESISTENCIA	TODAS SON CORRECTAS
44	LA SUSTENTACIÓN EN UN HELICÓPTERO, ES CREADA POR:	B	UN PRINCIPIO DIFERENTE AL AVIÓN	EL MISMO PRINCIPIO QUE EN EL AVIÓN	UNA MEZCLA ENTRE EL PRINCIPIO DEL AVIÓN Y EL AUTOGIRO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
45	TORQUE ES :	A	LA TENDENCIA DEL FUSELAJE A GIRAR EN DIRECCIÓN CONTRARIA A LA DIRECCIÓN DEL ROTOR PRINCIPAL	LA TENDENCIA DEL FUSELAJE A GIRAR EN LA MISMA DIRECCIÓN DEL ROTOR PRINCIPAL	LA TENDENCIA DEL FUSELAJE A GIRAR EN AMBAS DIRECCIONES, SEGÚN LA POTENCIA	TODAS LAS ANTERIORES
46	EL TORQUE, ES PRODUCIDO POR:	A	EL ROTOR PRINCIPAL	LA TRANSMISIÓN	EL MOTOR	ROTOR ANTITORQUE
47	DURANTE UNA AUTORROTACIÓN:	C	EL TORQUE ES MUY PEQUEÑO, DEBIDO AL MÍNIMO DE POTENCIA	EL TORQUE SE INCREMENTA, DEBIDO AL FLUJO DE AIRE QUE PASA POR EL MOTOR	NO HAY REACCIÓN DE TORQUE, DEBIDO A QUE NO HAY POTENCIA DEL MOTOR	EL TORQUE DEPENDE DEL USO DEL PASO COLECTIVO
48	EL ROTOR DE COLA ES:	A	UN ANTITORQUE	UN AUXILIAR PARA EFECTUAR VIRAJES	UN CORRECTOR DE VIENTOS	UN ESTABILIZADOR
49	LA VELOCIDAD DEL VIENTO RELATIVO QUE PASA A TRAVÉS DEL DISCO ROTOR:	C	ES IGUAL EN TODO EL ÁREA DEL DISCO.	ES MENOR EN LA PARTE EXTERIOR Y MAYOR EN LA INTERIOR	ES MAYOR EN LA PUNTA DEL PLANO Y DISMINUYE HACIA EL CENTRO	TODAS SON CORRECTAS
50	QUÉ OCURRE EN UN VUELO HACIA DELANTE:	D	SE GENERA UNA VIBRACIÓN	AMBAS PALAS LLEVAN LA MISMA VELOCIDAD	LA PALA QUE ATRASA LLEVA MAYOR VELOCIDAD	LA PALA QUE AVANZA LLEVA MAYOR VELOCIDAD QUE LA QUE ATRASA
51	EL VIENTO RELATIVO, QUE PASA A TRAVÉS DE UN ROTOR PRINCIPAL, QUE GIRA EN DIRECCIÓN CONTRARIA A LAS MANECILLAS DEL RELOJ:	B	ES IGUAL A TODO EL DISCO	ES MÁXIMO A LOS 90° DEL LADO DERECHO Y MÍNIMO A LOS 90° DEL LADO IZQUIERDO	ES MÍNIMO A LOS 90° DEL LADO DERECHO Y MÁXIMO A LOS 90° DEL LADO IZQUIERDO.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
52	FLAPEO (FLAPPING) ES:	C	EL MOVIMIENTO HORIZONTAL DE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL	EL SONIDO CARACTERÍSTICO DE LAS PALAS CUANDO EL HELICÓPTERO DESPEGA O ATERRIZA	EL MOVIMIENTO HACIA ARRIBA DE LA PALA QUE ADELANTA Y HACIA ABAJO DE LA PALA QUE RETROCEDE, DEBIDO AL AUMENTO O DISMINUCIÓN DE SUSTENTACIÓN, RESPECTIVAMENTE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
53	EL FLAPEO (FLAPPING) PERMITE:	B	UNA MEJOR MANIOBRABILIDAD EN SITUACIONES DIFÍCILES	IGUALAR LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN EN LAS DOS MITADES DEL DISCO DEL ROTOR PRINCIPAL	AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN DE LA PALA QUE ADELANTA Y DISMINUYE LA DE LA PALA QUE ATRASA	A Y C SON CORRECTAS
54	LA CONICIDAD ES:	A	LA FLEXIÓN HACIA ARRIBA DE LAS PALAS, DEBIDO A LA COMBINACIÓN DE LAS FUERZAS DE SUSTENTACIÓN Y CENTRÍFUGA	LA TENDENCIA DEL ROTOR PRINCIPAL A MANTENERSE EN EL MISMO PLANO DE ROTACIÓN, A PESAR DE LAS FUERZAS QUE ACTÚAN SOBRE ÉL	LA TENDENCIA DE LAS PALAS A INCLINARSE EN DIFERENTES SENTIDOS, SEGÚN LAS FUERZAS QUE ACTÚEN SOBRE ELLAS	TODAS SON CORRECTAS
55	EJE DE ROTACIÓN ES:	A	EL EJE QUE COINCIDE CUANDO EL ROTOR PRINCIPAL ESTÁ ALINEADO CON EL MÁSTIL	LA LÍNEA QUE SIGUE EL MÁSTIL DEL ROTOR PRINCIPAL	LA LÍNEA IMAGINARIA ALREDEDOR DE LA CUAL GIRA EL DISCO ROTOR Y ES PERPENDICULAR AL PLANO ROTACIÓN	LA LÍNEA IMAGINARIA PARALELA AL PLANO DE ROTACIÓN
56	LA FLEXIÓN DE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL, QUE OCURRE DEBIDO A LAS FUERZAS COMBINADAS DE SUSTENTACIÓN Y CENTRÍFUGA SE LLAMA:	B	ÁNGULO DE PASO	CONICIDAD (CONEO)	ÁNGULO DE ATAQUE	FLAPEO (FLAPPING)
57	DIFERENCIA DE SUSTENTACIÓN ENTRE LA PALA QUE AVANZA Y LA PALA QUE RETROCEDE EN VUELO HACIA DELANTE, PRODUCE UN EFECTO LLAMADO:	C	PRECESIÓN GIROSCÓPICA	EFECTO CORIOLIS	DISIMETRÍA DE SUSTENTACIÓN	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL
58	¿LA SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL EFECTIVA, PUEDE VENIR ACOMPAÑADA DE CIERTA VIBRACIÓN?	A	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
59	UN ROTOR ARTICULADO, PERMITE:	B	SOLO ÁNGULO DE ATAQUE	ÁNGULO DE ATAQUE, ADELANTO, ATRASO Y FLAPEO	SOLO FLAPEO, ADELANTO Y ATRASO	SOLO FLAPEO
60	LA ZONA AUTORROTATIVA ES EL ÁREA DE LA PALA DEL ROTOR PRINCIPAL COMPRENDIDA ENTRE:	C	EL 15% Y 80%	EL 25% Y 100%	EL 25% Y 70%	EL 30% Y 45%
61	EL DISPOSITIVO QUE UNE AL MOTOR CON EL ROTOR PRINCIPAL, SE LLAMA:	A	TRANSMISIÓN PRINCIPAL	MÁSTIL	PLATO OSCILANTE	CAJA DE 42 GRADOS
62	¿EL MAYOR VOLUMEN DE AIRE ACTUANDO EN EL DISCO ROTOR, INCREMENTA LAS RPM DURANTE EL "FLARE"?	A	CIERTO	FALSO		
63	CUANDO LA PALA FLAPEA, TIENDE ACELERARSE; ESTO ES DEBIDO A:	B	EL EFECTO TRASLACIONAL	DISIMETRÍA DE SUSTENTACIÓN	EL EFECTO DE TIERRA	EL EFECTO DE CORIOLIS
64	CUANDO LA VELOCIDAD DEL VIENTO RELATIVO QUE PASA A TRAVÉS DE UN DISCO ROTOR, ALCANZA LAS 15 MPH ¿OCURRE EL EFECTO DE SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL EFECTIVA?	A	CIERTO	FALSO		
65	EL EFECTO DE TIERRA ES:	B	EL QUE SE PRODUCE GRACIAS AL EFECTO DE TORQUE DEL ROTOR PRINCIPAL Y LA TIERRA	EL COLCHÓN DE AIRE MÁS DENSO, FORMADO ENTRE EL ROTOR PRINCIPAL EN VUELO ESTACIONARIO Y LA SUPERFICIE	EL EFECTO QUE EJERCE LA TIERRA SOBRE EL HELICÓPTERO, CUANDO ÉSTE ESTÁ EN MOVIMIENTO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
66	EN TODO GIRÓSCOPO EN ROTACIÓN, OCURRE LA ACCIÓN RESULTANTE DEL MOVIMIENTO O FUERZA APLICADA:	B	95° DESPUÉS DEL MOVIMIENTO O FUERZA APLICADA	180° DESPUÉS DEL MOVIMIENTO A FUERZA APLICADA	92° ANTES DEL MOVIMIENTO O FUERZA APLICADA	90° DESPUÉS DEL MOVIMIENTO O FUERZA APLICADA
67	EN UN VUELO HACIA DELANTE ¿CUÁL PALA VUELA A MAYOR VELOCIDAD CON RELACIÓN AL AIRE?	A	LA PALA QUE AVANZA	LA PALA QUE ATRASA	LAS DOS SIMULTÁNEAMENTE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
68	LA PÉRDIDA DE SUSTENTACIÓN DE LA PALA, OCURRE PRIMERO:	C	EN LAS DOS SIMULTÁNEAMENTE	EN LA PALA QUE AVANZA	EN LA PALA QUE RETROCEDE	TODAS LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
69	LA AUTORROTACIÓN ¿ES POSIBLE A CUALQUIER ALTURA SIN IMPORTAR LA VELOCIDAD?	B	CIERTO	FALSO		
70	LA RESONANCIA EN TIERRA ¿ES MÁS COMÚN EN ROTORES TOTALMENTE ARTICULADOS?	A	CIERTO	FALSO		
71	EL EFECTO DE TORQUE EN UN HELICÓPTERO, ES CORREGIDO POR:	D	EL ROTOR PRINCIPAL	EL ROTOR AUXILIAR	LA CAJA DE 90°	ROTOR ANTITORQUE
72	EL ÁNGULO DE ATAQUE, ES AQUEL QUE ESTÁ FORMADO:	A	ENTRE EL VIENTO RELATIVO Y LA LÍNEA O CUERDA MEDIA DEL PERFIL AERODINÁMICO	ENTRE EL VIENTO RELATIVO Y EL EXTRADÓS DEL PERFIL AERODINÁMICO	ENTRE EL VIENTO RELATIVO Y EL BORDE DE ATAQUE DEL PERFIL AERODINÁMICO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
73	LAS VIBRACIONES DE UN HELICÓPTERO PUEDEN SER: DE ALTA FRECUENCIA, DE MEDIA FRECUENCIA, DE BAJA FRECUENCIA:	A	CIERTO	FALSO		
74	DURANTE UN VUELO RECTO Y NIVELADO CON VELOCIDAD, ALTITUD Y RUMBOS CONSTANTES	C	LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN SUPERA A LAS OTRAS TRES FUERZAS	LA FUERZA DE LA RESISTENCIA SUPERA A LA FUERZA DE EMPUJE	LA FUERZA DE EMPUJE ES IGUAL A LA RESISTENCIA Y LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL A LA GRAVEDAD	LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN ES MENOR A LA RESISTENCIA
75	LA TENDENCIA DEL FUSELAJE A ROTAR EN DIRECCIÓN CONTRARIA A LA DIRECCIÓN DEL ROTOR SE DENOMINA:	B	TERCERA LEY DE NEWTON	TORQUE	PRECESIÓN GIROSCÓPICA	EFEECTO DE CORIOLIS
76	EL ROTOR DE COLA ES CONSIDERADO UN:	C	CORRECTOR DE VIENTO	AUXILIAR PARA CONTROLAR EL HELICÓPTERO SOBRE SU EJE VERTICAL	ANTI-TORQUE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
77	AL APLICARLE UNA FUERZA A UN GIRÓSCOPO EN ROTACIÓN:	B	HAY UNA REACCIÓN INMEDIATA	LA MÁXIMA REACCIÓN SUCEDE A LOS 90° EN LA DIRECCIÓN DE ROTACIÓN	LA MÁXIMA REACCIÓN SUCEDE A LOS 180° EN LA DIRECCIÓN DE ROTACIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
78	DURANTE UNA AUTORROTACIÓN:	A	EL TORQUE DISMINUYE DEBIDO A QUE EL MOTOR NO SUPLE POTENCIA	EL TORQUE AUMENTA DEBIDO A QUE EL ROTOR QUEDA LIBRE	HAY POCO TORQUE DEBIDO A LA POCA POTENCIA	EL TORQUE ES MÁXIMO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
79	EL VIENTO RELATIVO QUE PASA A TRAVÉS DEL DISCO DEL ROTOR PRINCIPAL:	A	ES IGUAL EN TODA SU ÁREA	ES MAYOR EN LA PUNTA DEL PLANO Y DISMINUYE HACIA EL CENTRO	ES MAYOR EN EL CENTRO Y DISMINUYE HACIA LA PUNTA DEL PLANO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
80	SE CONOCE COMO FLAPEO:	C	EL SONIDO QUE ACOMPAÑA AL HELICÓPTERO CUANDO APROXIMA	EL MOVIMIENTO NORMAL DEL ROTOR PRINCIPAL	EL MOVIMIENTO HACIA ARRIBA DE LA PALA QUE ADELANTA Y HACIA ABAJO DE LA PALA QUE ATRASA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
81	EL FLAPEO, JUNTO CON LA POSICIÓN DEL CÍCLICO EN VUELO HACIA ADELANTE:	A	IGUALA LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN EN LAS DOS MITADES DEL DISCO DEL ROTOR PRINCIPAL	AUMENTA LA MANIOBRABILIDAD	IGUALA LA FUERZA DE EMPUJE	DISMINUYE LA SUSTENTACIÓN
82	EL COLCHÓN DE AIRE QUE SE FORMA ENTRE EL HELICÓPTERO EN VUELO ESTACIONARIO Y LA SUPERFICIE SE DENOMINA:	C	SUSTENTACIÓN ADICIONAL	SUSTENTACIÓN EFECTIVA	EFECTO DE TIERRA	EFECTO DE CORIOLIS
83	LA SUSTENTACIÓN QUE SE OBTIENE CUANDO EL HELICÓPTERO ENTRA EN VUELO HORIZONTAL SE DENOMINA:	C	SUSTENTACIÓN EFECTIVA	EFECTO DE TIERRA	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL	PRECESIÓN GIROSCÓPICA
84	CÓMO SE DENOMINA EL EFECTO CAUSADO POR EL VIENTO RELATIVO QUE PASA A TRAVÉS DEL DISCO DEL ROTOR CUANDO ALCANZA ENTRE 16 Y 24 KTS:	B	SUSTENTACIÓN ADICIONAL	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL EFECTIVA	FLAPEO	CONEO
85	LA INCLINACIÓN HACIA ARRIBA DE LAS PUNTAS DE LAS PALAS DEBIDO A LA COMBINACIÓN DE LAS FUERZAS DE SUSTENTACIÓN Y CENTRÍFUGA SE DENOMINA:	A	CONICIDAD	SUSTENTACIÓN	FLAPEO	EFECTO DE SUELO
86	LA LÍNEA IMAGINARIA ALREDEDOR DE LA CUAL GIRA EL ROTOR Y QUE ES PERPENDICULAR AL PLANO DE ROTACIÓN ES:	B	EJE PERPENDICULAR	EJE DE ROTACIÓN	EJE HORIZONTAL	EJE LATERAL

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
87	LA DIFERENCIA DE SUSTENTACIÓN QUE EXISTE ENTRE LA PALA QUE AVANZA Y LA PALA QUE RETROCEDE, SE DENOMINA:	B	SUSTENTACIÓN DIVIDIDA	DISIMETRÍA DE SUSTENTACIÓN	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
88	PARA QUE LA SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL SE PRODUZCA:	B	NO ES NECESARIO QUE EL HELICÓPTERO SE ESTÉ DESPLAZANDO	EL HELICÓPTERO DEBE ESTAR EN MOVIMIENTO	EL HELICÓPTERO DEBE ESTAR EN VUELO ESTACIONARIO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
89	LA MAYOR SUSTENTACIÓN EN LA PARTE POSTERIOR DEL DISCO, DEBIDO A LA VELOCIDAD HACIA ABAJO DEL AIRE QUE PASA POR ESA PARTE, SE DENOMINA:	B	EFECTO DE CORIOLIS	EFECTO DE FLUJO TRANSVERSO	SUSTENTACIÓN POSTERIOR	SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL
90	EN UN ROTOR ANTI HORARIO, EN VUELO, EL EFECTO DE FLUJO TRANSVERSO TIENDE A DESPLAZAR EL HELICÓPTERO HACIA:	D	LA IZQUIERDA	ATRÁS	ADELANTE	LA DERECHA
91	A QUE SE DEBE LA ACCIÓN PENDULAR?	A	EL HELICÓPTERO ESTÁ SUSPENDIDO DE LA CABEZA DEL ROTOR PRINCIPAL, Y SU MASA ES CONSIDERABLE	EL HELICÓPTERO PUEDE VOLAR HACIA ATRÁS	SE VENCE LA FUERZA DE GRAVEDAD	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
92	EN UNA AUTORROTACIÓN:	B	EL ROTOR PRINCIPAL GIRA POR INERCIA	EL ROTOR PRINCIPAL GIRA SOLO POR LA ACCIÓN DEL VIENTO RELATIVO	EL ROTOR PRINCIPAL GIRA POR LA FUERZA CENTRÍFUGA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
93	MIENTRAS EL MOTOR SUPLE POTENCIA:	A	EL FLUJO DE AIRE ES HACIA ABAJO	NO HAY FLUJO DE AIRE	EL FLUJO DE AIRE ES HACIA ARRIBA A TRAVÉS DEL ROTOR	EL FLUJO DE AIRE ES MAYOR
94	LAS FUERZAS QUE HACEN GIRAR EL ROTOR DURANTE LA AUTORROTACIÓN ESTÁN UBICADAS:	C	DESDE EL CENTRO DEL ROTOR HASTA EL 65% DE LA ENVERGADURA DE LA PALA	DESDE LA PUNTA DE PALA HASTA EL 30%	APROXIMADAMENTE ENTRE EL 25% Y EL 70% DE LA ENVERGADURA DE LA PALA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
95	DURANTE UNA AUTORROTACIÓN HACIA ADELANTE, EN UN ROTOR QUE GIRE ANTI HORARIO, LAS FUERZAS QUE LO HACEN GIRAR:	B	SE DESPLAZAN HACIA LA DERECHA	SE DESPLAZAN HACIA LA IZQUIERDA	SE MANTIENEN EN SU LUGAR	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
96	AL REALIZAR UN FLARE DURANTE UNA AUTORROTACIÓN:	A	LAS RPM AUMENTAN	LAS RPM DISMINUYEN	LAS RPM SE MANTIENEN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
97	AL DISMINUIR LA VELOCIDAD TRASLACIONAL Y EL DESCENSO DURANTE EL FLARE EN UNA AUTORROTACIÓN:	A	LAS RPM AUMENTAN	LAS RPM DISMINUYEN	LAS RPM SE MANTIENEN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
98	LAS CARGAS QUE SOPORTA EL ROTOR PRINCIPAL AUMENTAN DURANTE LAS MANIOBRAS DEBIDO A:	C	LA FUERZA CENTRÍPETA	EL EFECTO DE CORIOLIS	LA FUERZA CENTRÍFUGA	SUSTENTACIÓN
99	LOS VIRAJES EN UN HELICÓPTERO SE REALIZAN:	B	CAMBIANDO LA POSICIÓN DE CÍCLICO, DE LOS PEDALES Y DEL COLECTIVO	INCLINANDO EL CÍCLICO PARA PERMITIR QUE EL ROTOR PRINCIPAL HALE EL HELICÓPTERO DE SU RUMBO	APLICANDO CÍCLICO Y PEDAL	APLICANDO PEDAL
100	LA FUNCIÓN DEL COLECTIVO ES:	C	CAMBIAR EL ÁNGULO DEL DISCO DE SUSTENTACIÓN Y EMPUJE	CAMBIAR EL ÁNGULO DEL ROTOR DE COLA	CAMBIAR EL ÁNGULO DE PASO DE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL, DE MANERA SIMULTANEA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
101	AL AUMENTAR EL ÁNGULO DE ATAQUE DE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL, LA RESISTENCIA:	A	AUMENTA	DISMINUYE	SE MANTIENE IGUAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
102	LA SUSTENTACIÓN AUMENTA AL:	A	SUBIR EL COLECTIVO	BAJAR EL COLECTIVO	MANTENER EL COLECTIVO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
103	EL MOVIMIENTO SOBRE EL EJE VERTICAL ES CONTROLADO POR:	C	EL CÍCLICO	EL COLECTIVO	LOS PEDALES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
104	LA ACTITUD Y LA DIRECCIÓN DE VUELO, ES CONTROLADA POR:	C	EL COLECTIVO	LOS PEDALES	EL CÍCLICO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
105	EN LOS HELICÓPTEROS, LOS VIRAJES SE REALIZAN USANDO:	B	LOS PEDALES	EL CÍCLICO	EL COLECTIVO	TODOS LOS CONTROLES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
106	EN LOS HELICÓPTEROS CUYO ROTOR PRINCIPAL GIRA EN SENTIDO ANTI HORARIO, AL AUMENTAR LA POTENCIA SE DEBE USAR EL PEDAL DERECHO PARA CONTRARRESTAR EL TORQUE.	B	CIERTO	FALSO		
107	EN LOS HELICÓPTEROS CUYO ROTOR PRINCIPAL GIRA EN SENTIDO HORARIO, AL REDUCIR LA POTENCIA ES NECESARIO:	C	NO MOVER LOS PEDALES	USAR PEDAL DERECHO	USAR PEDAL IZQUIERDO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
108	LA VELOCIDAD DEL HELICÓPTERO ES CONTROLADA EN VUELO A TRAVÉS DE:	A	EL CÍCLICO	EL COLECTIVO	EL ACELERADOR	LOS PEDALES
109	EL DISCO ROTOR ES MOVIDO POR:	C	EL COLECTIVO	LOS PEDALES	EL CÍCLICO	EL ACELERADOR
110	LA FUNCIÓN DEL CÍCLICO ES:	C	AUMENTAR LA RESISTENCIA	AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN	INCLINAR EL PLANO DE ROTACIÓN EN LA DIRECCIÓN DESEADA	DISMINUIR LA SUSTENTACIÓN
111	EN VUELO RECTO Y NIVELADO, A VELOCIDAD CONSTANTE, LAS CUATRO FUERZAS ESTÁN:	B	DISTANTES	EQUILIBRADAS	INCREMENTADAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
112	EL HUNDIMIENTO CON POTENCIA SE PRODUCE EN CONDICIONES DE:	C	DESCENSO LENTO Y Poca VELOCIDAD VERTICAL	EXCESO DE VELOCIDAD	RATA DE DESCENSO VERTICAL ELEVADA Y BAJA VELOCIDAD	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
113	EL HUNDIMIENTO CON POTENCIA EMPEORA:	A	AUMENTANDO EL ANGULO DE ATAQUE	DISMINUYENDO EL ÁNGULO DE ATAQUE	DEJANDO IGUAL EL ÁNGULO DE ATAQUE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
114	EL HELICÓPTERO SE RECUPERA DEL HUNDIMIENTO CON POTENCIA:	B	AUMENTANDO EL ÁNGULO DE ATAQUE	AUMENTANDO LA VELOCIDAD Y BAJANDO EL COLECTIVO PARCIALMENTE	REDUCIENDO LA VELOCIDAD	APLICANDO PEDAL
115	LAS ALTAS TEMPERATURAS Y LA HUMEDAD DISMINUYEN LA PERFORMANCE DEL HELICÓPTERO	A	CIERTO	FALSO		
116	LAS PEORES CONDICIONES EN QUE UN HELICÓPTERO PUEDE OPERAR SON:	A	POCO VIENTO, MUCHO PESO, ALTURA DE DENSIDAD ELEVADA	MUCHO VIENTO, MUCHO PESO, MUCHA HUMEDAD.	POCA VELOCIDAD, MUCHA ALTURA PRESIÓN, POCO VIENTO	TODAS LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
117	EL PERFORMANCE DEL HELICÓPTERO ES DISMINUIDO POR LA ALTURA DENSIDAD DEBIDO A QUE:	B	EL MOTOR NO FUNCIONA AL MÁXIMO	EL AIRE MENOS DENSO REDUCE LA SUSTENTACIÓN DE LAS PALAS DEL ROTOR	EL AIRE SE HACE MÁS ESPESO Y EL HELICÓPTERO NO SE PUEDE ELEVAR	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
118	LAS GRANDES ELEVACIONES DISMINUYEN EL PERFORMANCE DEL HELICÓPTERO	A	CIERTO	FALSO		
119	EN UN HELICÓPTERO, EL PERFORMANCE DEPENDE DE:	C	SUSTENTACIÓN, GRAVEDAD Y EMPUJE	MANIOBRABILIDAD, CARGA ÚTIL, PESO VACÍO	ALTURA DE DENSIDAD, PESO MÁXIMO Y VELOCIDAD DEL VIENTO DURANTE EL VUELO ESTACIONARIO, LA APROXIMACIÓN Y EL DESPEGUE.	A Y B SON CORRECTAS
120	EN UN VUELO CRUCERO, OCURRE UNA FALLA TOTAL DE POTENCIA, EL CONTROL DEL COLECTIVO DEBERÁ BAJARSE PARA:	C	DESACOPLAR EL ROTOR PRINCIPAL DEL MOTOR	ENGRANAR LA UNIDAD DE LIBERACIÓN (FREE WHEELING UNIT) PARA MANTENER LAS RPM	REDUCIR EL ÁNGULO DE LAS PALAS A FIN DE MANTENER LAS RPM DEL ROTOR PRINCIPAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
121	LA RECUPERACIÓN DESDE UN HUNDIMIENTO CON POTENCIA DEBE INICIARSE CON:	B	REDUCCIÓN DE LA VELOCIDAD INDICADA Y/O AUMENTO PARCIAL DE COLECTIVO	AUMENTO DE LA VELOCIDAD INDICADA Y DISMINUCIÓN DE COLECTIVO	AUMENTO DE LA VELOCIDAD INDICADA Y/O AUMENTO PARCIAL DE COLECTIVO	TODAS LAS ANTERIORES
122	BAJO QUE CONDICIÓN EL HELICÓPTERO PUEDE ENTRAR EN UN HUNDIMIENTO CON POTENCIA	C	MIENTRAS MANTIENE ALTITUD A UNA VELOCIDAD INFERIOR A 10 MPH	MIENTRAS HACE UN DESCENSO A VELOCIDAD CRUCERO A UNA RATA MAYOR DE 300 PIES POR MINUTO	MIENTRAS MANTIENE UNA VELOCIDAD MENOR A 10 KTS CON UNA RATA DE DESCENSO MAYOR DE 300 PIES POR MINUTO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
123	CON UNA FALLA DE ROTOR DE COLA DURANTE LA APROXIMACIÓN ¿CUÁL ES LA ACCIÓN REQUERIDA SI EL HELICÓPTERO GIRA MIENTRAS SE EJECUTA EL FLARE?	B	AUMENTO DE ACELERADOR	REDUCCIÓN DE EL ACELERADOR	AUMENTO DE COLECTIVO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
124	¿QUÉ ACCIÓN INMEDIATA DEBE TOMARSE, SI EL SISTEMA ANTI-TORQUE FALLA DURANTE UN VUELO ESTACIONARIO (HOVER)?	A	CERRAR EL ACELERADOR Y AUTORROTAR	APLICAR PEDAL IZQUIERDO PARA PARAR LA ROTACIÓN HACIA LA IZQUIERDA	BAJAR EL COLECTIVO PARA REDUCIR LA CARGA EN LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL	B Y C SON CORRECTAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
125	PARA TAXEAR EN TIERRA DE MANERA EFICIENTE Y SEGURA, DEBE USARSE EL CÍCLICO PARA:	A	EL CONTROL DE LA VELOCIDAD DE TAXEO	MANTENER LA DIRECCIÓN CON VIENTO CRUZADO	CORRECCIÓN DE LOS EFECTOS DE LA DERIVA CON VIENTO CRUZADO	TODAS SON CORRECTAS.
126	QUE SUCEDE CON LAS RPM DEL ROTOR PRINCIPAL SI DURANTE UNA AUTORROTACIÓN, EL PASO COLECTIVO NO SE BAJA COMPLETAMENTE?	B	AUMENTAN	DISMINUYEN	SE MANTIENEN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
127	SI DURANTE UNA AUTORROTACIÓN EL ÁREA DE ATERRIJAJE SELECCIONADA POR USTED, ESTA A MAYOR DISTANCIA ¿CUÁL SERIA LA ACCIÓN INMEDIATA?	B	AUMENTAR LAS RPM DEL ROTOR Y REDUCIR LA VELOCIDAD INDICADA DEL AIRE	AUMENTAR LA VELOCIDAD PARA INCREMENTAR EL ALCANCE DE LA AERONAVE	BAJAR LA NARIZ, DISMINUIR LAS RPM DEL ROTOR, Y AUMENTAR LA VELOCIDAD INDICADA DEL AIRE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
128	¿QUE OCURRE CON EL RADIO DE VIRAJE CUANDO SE PRODUCE UN DERRAPE?	C	EL RADIO DE VIRAJE DISMINUYE	EL RADIO DE VIRAJE SE MANTIENE	EL RADIO DE VIRAJE AUMENTA	TODAS SON CORRECTAS.
129	DESPUÉS DE OBTENER VELOCIDAD TRASLACIONAL SE REQUIERE DISMINUIR EL ÁNGULO DEL DISCO ROTOR PRINCIPAL PARA:	B	CONTRARRESTAR LA PRECESIÓN GIROSCÓPICA	CONTRARRESTAR EL LEVANTAMIENTO DE LA NARIZ DEBIDO AL AUMENTO DE SUSTENTACIÓN	CONTRARRESTAR LA SIMETRÍA DE SUSTENTACIÓN QUE HACE QUE EL HELICÓPTERO GIRE A LA IZQUIERDA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
130	DURANTE UNA APROXIMACIÓN NORMAL A UN "HOVER":	B	EL COLECTIVO CONTROLA EL ÁNGULO DE DESCENSO, EL CÍCLICO LA VELOCIDAD SOBRE TIERRA	EL CÍCLICO CONTROLA EL ÁNGULO DE DESCENSO Y LA VELOCIDAD SOBRE TIERRA, EL COLECTIVO LA RATA DE DESCENSO	EL COLECTIVO CONTROLA EL ÁNGULO DE DESCENSO, LAS RPM DEL ROTOR, LA RATA DE DESCENSO Y EL CÍCLICO CONTROLA LA VELOCIDAD SOBRE TIERRA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
131	EN UNA AUTORROTACIÓN ¿CÓMO SE DISMINUYE LA SENDA DE PLANEÓ?	C	BAJANDO COLECTIVO Y REDUCIENDO VELOCIDAD	INCREMENTANDO LA VELOCIDAD Y REDUCIENDO LAS RPM DEL ROTOR PRINCIPAL	REDUCIENDO LA VELOCIDAD INDICADA DEL AIRE	USANDO EL TIMÓN DE DIRECCIÓN
132	CUANDO LA PALA FLAPEA, TIENDE ACELERARSE; ESTO ES DEBIDO A DISIMETRÍA DE SUSTENTACIÓN	A	VERDADERO	FALSO		
133	EL DISPOSITIVO QUE UNE AL MOTOR CON EL ROTOR PRINCIPAL, SE LLAMA TRANSMISIÓN PRINCIPAL	A	VERDADERO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
134	EL FLAPEO (FLAPPING) PERMITE IGUALAR LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN EN LAS DOS MITADES DEL DISCO DEL ROTOR PRINCIPAL	A	VERDADERO	FALSO		
135	SE DEFINE COMO EFECTO DE FLUJO TRANSVERSO LA MAYOR SUSTENTACIÓN EN LA PARTE POSTERIOR DEL DISCO ROTOR, DEBIDO A LA MAYOR VELOCIDAD HACIA ABAJO DEL AIRE QUE PASA POR ESA PARTE DEL DISCO	B	FALSO	VERDADERO		
136	LAS PEORES CONDICIONES EN QUE UN HELICÓPTERO PUEDE OPERAR SON POCO VIENTO, MUCHO PESO, ALTURA DE DENSIDAD ELEVADA	A	VERDADERO	FALSO		
137	SE CONOCE COMO FLAPEO EL MOVIMIENTO HACIA ARRIBA DE LA PALA QUE ADELANTA Y HACIA ABAJO DE LA PALA QUE ATRASA	A	VERDADERO	FALSO		
138	LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL, POSEEN PERFILES DE TIPO SIMÉTRICO Y ASIMÉTRICO	A	VERDADERO	FALSO		
139	TORQUE ES LA TENDENCIA DEL FUSELAJE A GIRAR EN DIRECCIÓN CONTRARIA A LA DIRECCIÓN DEL ROTOR PRINCIPAL	A	VERDADERO	FALSO		
140	EL PERFIL DEL ESTABILIZADOR HORIZONTAL ES DEL TIPO ASIMÉTRICO INVERTIDO	A	VERDADERO	FALSO		
141	CÓMO SE DENOMINA SUSTENTACIÓN TRASLACIONAL EFECTIVA EL EFECTO CAUSADO POR EL VIENTO RELATIVO QUE PASA A TRAVÉS DEL DISCO DEL ROTOR CUANDO ALCANZA ENTRE 16 Y 24 KTS	B	FALSO	VERDADERO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
142	LA INCLINACIÓN HACIA ARRIBA DE LAS PUNTAS DE LAS PALAS DEBIDO A LA COMBINACIÓN DE LAS FUERZAS DE SUSTENTACIÓN Y CENTRÍFUGA SE DENOMINA CONICIDAD	B	FALSO	VERDADERO		
143	EL MOVIMIENTO SOBRE EL EJE VERTICAL ES CONTROLADO POR LOS PEDALES	B	FALSO	VERDADERO		
144	LAS PRÁCTICAS DE PARADA RÁPIDA O "QUICK STOP" NORMALMENTE DEBEN HACERSE FRENTE AL VIENTO A UNA ALTURA QUE PERMITA UNA BUENA SEPARACIÓN DE TIERRA Y EL ROTOR ANTITORQUE	A	VERDADERO	FALSO		
145	EL HUNDIMIENTO CON POTENCIA EMPEORA AUMENTANDO EL ANGULO DE ATAQUE	A	VERDADERO	FALSO		
146	EN LOS HELICÓPTEROS, LOS VIRAJES SE REALIZAN USANDO EL CÍCLICO	A	FALSO	VERDADERO		
147	AL AUMENTAR EL ÁNGULO DE ATAQUE DE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL, LA RESISTENCIA DISMINUYE	A	FALSO	VERDADERO		
148	EL HUNDIMIENTO CON POTENCIA SE PRODUCE EN CONDICIONES DE RATA DE DESCENSO VERTICAL ELEVADA Y BAJA VELOCIDAD	A	VERDADERO	FALSO		
149	PARA TAXEAR EN TIERRA DE MANERA EFICIENTE Y SEGURA, DEBE USARSE EL CÍCLICO PARA CONTROLAR LA VELOCIDAD DE TAXEO	A	VERDADERO	FALSO		
150	EL PERFORMANCE DEL HELICÓPTERO ES DISMINUIDO POR LA ALTURA DENSIDAD DEBIDO A QUE EL AIRE MENOS DENSO REDUCE LA SUSTENTACIÓN DE LAS PALAS DEL ROTOR	A	VERDADERO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
151	LA SUSTENTACIÓN QUE SE OBTIENE CUANDO EL HELICÓPTERO ENTRA EN VUELO HORIZONTAL SE DENOMINA EFECTO DE TIERRA	A	VERDADERO	FALSO		
152	EL COLCHÓN DE AIRE MAS DENSO QUE SE FORMA ENTRE EL HELICÓPTERO EN VUELO ESTACIONARIO Y EL SUELO SE DENOMINA:	C	EFECTO TIERRA	GROUND EFECT	A Y B SON CORRECTAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
153	QUE UNE EL ROTOR PRINCIPAL DE LA TRANSMISIÓN:	B	LOS LINES DE CAMBIO DE PASO	EL MÁSTIL	EL PLATO FIJO	EL TRUNION
154	EL EFECTO TIERRA ES PRODUCIDO POR EL ROTOR DE COLA	B	CIERTO	FALSO		
155	LOS HELICÓPTEROS CON ROTOR COAXIAL NECESITAN ROTOR DE COLA	A	FALSO	CIERTO		
156	LOS PEDALES CONTROLAN	A	LA GIÑADA	EL CABECEO	EL ALABEO	A Y B SON CORRECTAS
157	DURANTE LA AUTORROTACIÓN DE DONDE PROVIENE LA POTENCIA:	C	EL ROTOR DE COLA	EL MOTOR Y LA TRANSMISIÓN	EL VIENTO RELATIVO	B Y C SON CORRECTAS
158	EL PLATO FIJO ES ACCIONADO POR:	C	LOS PEDALES	EL CÍCLICO	EL COLECTIVO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
159	EN HELICÓPTEROS CON UN SOLO ROTOR PRINCIPAL QUE CONTRARRESTA EL TORQUE	A	EL ROTOR DE COLA	EL MOTOR Y LA TRANSMISIÓN	EL MASTIR	EL ROTOR PRINCIPAL
160	CUÁLES DE LOS SIGUIENTES SON ESFUERZOS A LOS CUALES UNA AERONAVE ESTÁ SOMETIDA	A	TENSIÓN, TORSIÓN, CORTE.	COMPRESIÓN, DOBLES, ESTRÉS.	FUERZA, TENSIÓN, DOBLES.	
161	DE CUÁNTAS PARTES PRINCIPALES ESTÁ COMPUESTA LA ESTRUCTURA DE UNA AERONAVE DE ALA ROTATORIA	C	5	2	3	4
162	QUÉ TIPO DE ESTRUCTURA SE USA EN EL FUSELAJE DE AERONAVES DE ALA ROTATORIA	C	ARMAZÓN Y MONOCOQUE.	ARMAZÓN Y SEMI-MONOCOQUE.	MONOCOQUE Y SEMI-MONOCOQUE.	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
163	CUÁL ES LA FUNCIÓN DEL ROTOR DE COLA EN UN HELICÓPTERO	A	CONTRARRESTAR LA REACCIÓN DEL MOVIMIENTO DE LAS ASPAS O PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL.	CONTRARRESTAR EL CONEO DE LAS PALAS	AUMENTAR LA SUSTENTACIÓN DEL HELICÓPTERO	
164	UNA DE LAS DIFERENCIAS ENTRE UN HELICÓPTERO Y UNA AERONAVE DE ALA FIJA ES	C	LOS SISTEMAS EN GENERAL	LA PLANTA DE PODER	LA FUENTE QUE PRODUCE LA SUSTENTACIÓN	
165	EN QUÉ OCASIONES SE CREA LA DISIMETRÍA DE LA SUSTENTACIÓN	B	EN VUELO HORIZONTAL Y VERTICAL	CUANDO EL HELICÓPTERO ES AFECTADO POR EL VIENTO	EN VUELO HORIZONTAL O CUANDO HAY VIENTO EN VUELO ESTACIONARIO	
166	LOS TRES EJES DEL HELICÓPTERO SON	A	VERTICAL, LONGITUDINAL, LATERAL.	DIRECCIONAL, CIRCULAR Y LATERAL	HORIZONTAL, VERTICAL Y LATERAL	
167	LA TENDENCIA DEL FUSELAJE DEL HELICÓPTERO DE GIRAR EN SENTIDO CONTRARIO AL DEL ROTOR PRINCIPAL SE LLAMA	C	RESISTENCIA	ACCIÓN GIROSCÓPICA.	TORQUE	
168	A QUÉ SE LLAMA CONEO	C	A LA CAÍDA DE LAS PALAS CUANDO EL MOTOR ESTÁ DETENIDO	AL LEVANTAMIENTO DE LAS PALAS	AL LEVANTAMIENTO DE LAS PALAS DEBIDO A LA SUSTENTACIÓN	
169	EL CONEO SE PRODUCE POR:	B	LA AUTORROTACIÓN Y EL EFECTO DE TIERRA.	LA COMBINACIÓN DE LA FUERZA CENTRÍFUGA Y LA SUSTENTACIÓN.	LA COMBINACIÓN DE LA SUSTENTACIÓN Y LA RESISTENCIA.	
170	EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO DEBE ENTENDER LA RELACIÓN QUE EXISTE ENTRE:	A	LA ATMÓSFERA, LA AERONAVE Y LAS FUERZAS QUE ACTÚAN EN VUELO.	LA AERONAVE, LOS CONTROLES DE VUELO Y LA AERODINÁMICA	LA ATMÓSFERA, LA AERODINÁMICA Y LA AERONAVE.	
171	CUÁL PUEDE SER EL REQUERIMIENTO PRINCIPAL EN CIERTAS ESTRUCTURAS DE AERONAVE	C	RESISTENCIA	AGRADABLES A LA VISTA.	RESISTENTE AL CORTE O A LA TORSIÓN	

ELECTRICIDAD BÁSICA

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

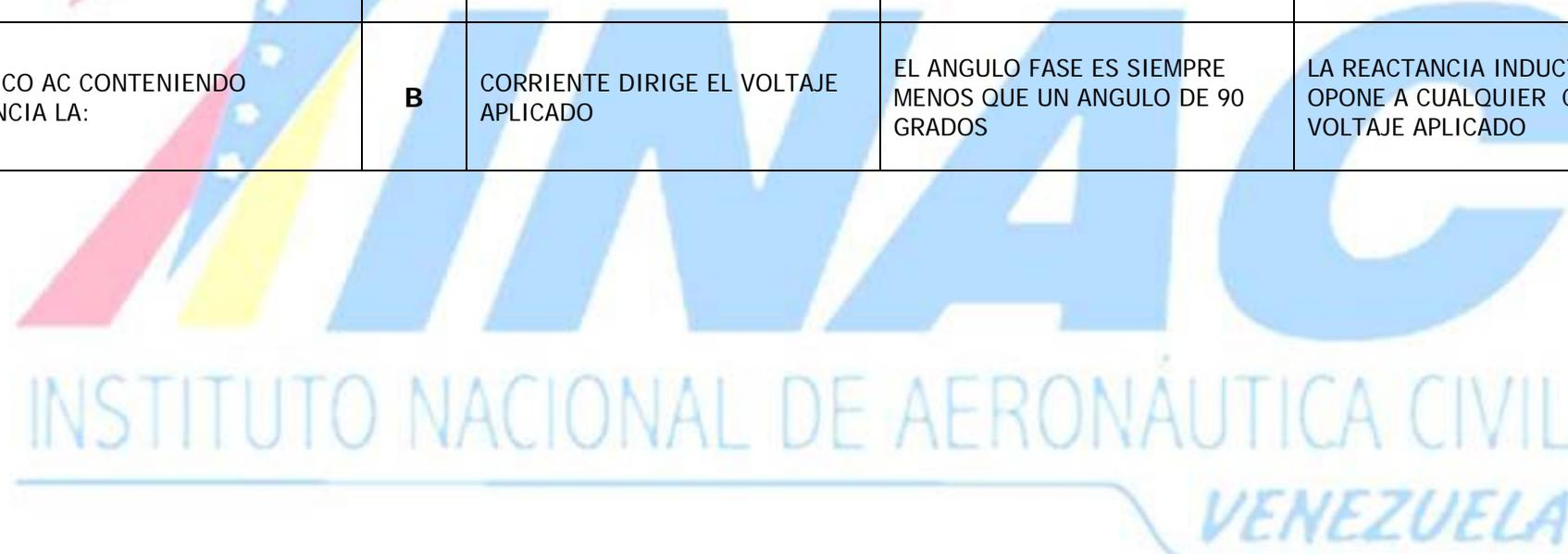
Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
10	¿EN QUÉ UNIDADES SE EXPRESA EL PODER ELÉCTRICO?	D	VOLTIOS	AMPERIOS	OHMIOS	VATIOS
11	¿EN QUÉ UNIDAD ES MEDIDA LA RESISTENCIA ELÉCTRICA?	B	EN VOLTIOS	EN OHMIOS	EN AMPERIOS	EN VATIOS
12	NOMBRE TRES COMPONENTES ESENCIALES DE UN CIRCUITO ELÉCTRICO: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

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

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

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

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



FÍSICA

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

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

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

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

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

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

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

FUSELAJE ALA ROTATORIA TMA 1

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
1	¿A CUÁNTOS GRADOS CENTÍGRADOS EQUIVALEN 360°F?	B	200° C	182.22222° C	146.22222° C	180° C	
2	5/8" (CINCO OCTAVOS DE PULGADA) ES EQUIVALENTE A:	C	0,5 M.M.	1/2 M.M.	15.875 M.M.		
3	EXPRESAR EL DECIMAL 0,75 EN NÚMEROS QUEBRADOS.	B	8/5	3/4	7/8	1/7	
4	RESOLVER EL SIGUIENTE PROBLEMA: 30 - 45 + 16 - (80+30)	C	- 41	- 49	- 109	60	
5	EN UN HELICÓPTERO, LA SUSTENTACIÓN ES OBTENIDA MEDIANTE EL CONTROL DEL ÁNGULO DE ATAQUE DE LA HÉLICE CONTROLADO CON:	B	EL CONTROL CÍCLICO	EL CONTROL COLECTIVO	EL CONTROL DE LOS PEDALES	EL CONTROL DEL PLATO DE ROTACIÓN	
6	EN CASO DE UNA AUTO- ROTACIÓN, LAS RPM. DEL MOTOR SE MANTIENEN PARA AYUDAR CON LA SUSTENTACIÓN AL HELICÓPTERO	B	CIERTO	FALSO			
7	UN PERFIL AERODINÁMICO ASIMÉTRICO, ES AQUEL CUYA CURVATURA SUPERIOR ES IGUAL A LA CURVATURA INFERIOR	B	CIERTO	FALSO			
8	A MEDIDA QUE AUMENTA LA VELOCIDAD DEL FLUJO DEL AIRE (VIENTO RELATIVO) ¿LA SUSTENTACIÓN DISMINUYE?	B	CIERTO	FALSO			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
9	UN INCREMENTO DE LA VELOCIDAD DEL AIRE PRODUCE UN AUMENTO DE PRESIÓN EN LA PARTE SUPERIOR DE UN PERFIL.	B	CIERTO	FALSO			
10	EN VUELO DE TRASLACIÓN (VUELO HACIA ADELANTE), SE PRODUCIRÁ MÁS SUSTENTACIÓN EN LA PALA QUE:	B	RETROCEDE	AVANZA	EN LAS DOS LA SUSTENTACIÓN ES IGUAL	EN NINGUNA DE LAS DOS	
11	EN UNA CONDICIÓN DE AUTO/ ROTACIÓN, LA VELOCIDAD O ROTACIÓN DEL ROTOR PRINCIPAL ES ORIGINADA POR:	C	LA POTENCIA DEL MOTOR	EL PESO DEL HELICÓPTERO	LA ACCIÓN DEL VIENTO RELATIVO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
12	TODOS HELICÓPTEROS TIENE UNA TENDENCIA A MOVERSE EN LA DIRECCIÓN DE EMPUJE DEL ROTOR DE COLA (HACIA LA DERECHA) EN VUELO ESTACIONARIO; A ESTE MOVIMIENTO SE LE LLAMA DERIVA, LA CUAL ES CORREGIDA POR LA ACCIÓN DEL ROTOR DE COLA.	B	CIERTO	FALSO			
13	EN VUELO VERTICAL, LA RESISTENCIA AL AVANCE ACTÚA HORIZONTALMENTE.	B	CIERTO	FALSO			
14	EN UN HELICÓPTERO CON UN SÓLO ROTOR PRINCIPAL, EL EFECTO DE TORQUE SE CONTRARRESTA MEDIANTE:	C	LA POSICIÓN O AJUSTE DEL MÁSTIL	CONTROLANDO EL ÁNGULO DE PASO	EL ROTOR DE COLA	ALTERRANDO EL CENTRO DE GRAVEDAD.	
15	¿QUÉ SUCEDE CUANDO EXISTE UN MAL AJUSTE (REGLAJE) DEL PEDAL IZQUIERDO (FLOJEDAD O LIBERTAD DE MOVIMIENTO), EN EL CONTROL ANTI-TORQUE?	C	EL CONTROL CÍCLICO SERÁ AFECTADO	EL HELICÓPTERO TIENDE A VOLAR DERRAPADO	NO ACTUARÁ EL PASO DEL ÁNGULO DE LAS PALAS DEL ROTOR DE COLA A SU MÁXIMO RECORRIDO		
16	¿EL CÍCLICO, ES CONTROLADO CON LA MANO IZQUIERDA?	A	FALSO	CIERTO			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
17	EN UNA CONDICIÓN DONDE EL MOTOR ESTÁ ORIGINANDO SU POTENCIA ÓPTIMA, Y EL HELICÓPTERO NO ES CAPAZ DE MANTENER LA ACTITUD DE "HOOVER," ESTO ES OCASIONADO GENERALMENTE POR:	B	EL DESLIZAMIENTO DEL EMBRAGUE (CLUCH)	EL CONTROL COLECTIVO ESTA FUERA DE REGLAJE Y NO INCREMENTA EL ÁNGULO DE ATAQUE DE LAS PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL	EL CARBURADOR ESTÁ FUERA DE AJUSTE		
18	LOS PASOS A SEGUIR PARA UN BALANCEO ESTÁTICO DE UN ROTOR RÍGIDO SON:	C	NIVELAR EL HELICÓPTERO, NIVELAR EL ROTOR, AJUSTAR LOS LINKS DE ARRASTRE	NIVELAR EL HELICÓPTERO, NIVELAR EL ROTOR, AJUSTAR LOS TABS DE LAS PALAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES		
19	LOS PASOS A SEGUIR PARA EFECTUAR UN TRACKING A UN ROTOR PRINCIPAL UTILIZANDO LA LÁMPARA SON:	C	ENCENDER EL HELICÓPTERO, AJUSTAR LAS RPM. EN 3200, MARCAR LAS PALAS	ENCENDER EL MOTOR, SELECCIONAR LAS RPM. EN 3200, COLOCAR LA LÁMPARA E IDENTIFICAR LAS PALAS, Y AJUSTAR LOS TABS.	IDENTIFICAR LAS PALAS, COLOCAR LA LÁMPARA, ENCENDER EL MOTOR, SELECCIONARLO A 3200 RPM, SEGÚN INFORMACIÓN OBTENIDA DE LA LÁMPARA AJUSTAR LOS LINKS DE ARRASTRE Y LOS TABS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
20	¿CUÁL SERÁ LA ACCIÓN A TOMAR, SI EL PILOTO REPORTA VIBRACIÓN DE ALTA FRECUENCIA EN LOS PEDALES?	B	CHEQUEAR LA TENSIÓN DE LOS CABLES (GUAYAS), Y EL AJUSTE DE LOS LINKS	BALANCEAR LAS PALAS DEL ROTOR DE COLA, ALINEACIÓN DEL EJE TRANSMISOR, CHEQUEAR ROLINERAS (BEARING), LUBRICAR (CHEQUEAR NIVEL)	CHEQUEAR CONDICIÓN (POR CONTAMINACIÓN) DEL ACEITE DEL MOTOR		
21	UN REMACHE CUYO N/P ES: NAS-1097 AD - 5 -5 CORRESPONDE A:	B	UN REMACHE DE ALEACIÓN DE ALUMINIO CON UN DIÁMETRO DE 5/8" Y UN LARGO DE 5/8"	UN REMACHE CABEZA AVELLANADA, ALEACIÓN DE ALUMINIO, 2117,5/32" DE DIÁMETRO Y 5/16" DE LARGO	REMACHE DE ALEACIÓN ALUMINIO 2420, REDONDA 5/32" DE DIÁMETRO Y 5/16" DE LARGO	REMACHE CABEZA AVELLANADA, ALEACIÓN DE ALUMINIO 2117, 5/8" DIÁMETRO Y 5/8" DE LARGO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
22	EL ÁNGULO DE INCLINACIÓN ES:	B	EL ÁNGULO FORMADO POR LA CUERDA DE UN PERFIL Y EL VIENTO RELATIVO	EL ÁNGULO ENTRE LA CUERDA DE LA PALA Y EL PLANO DE ROTACIÓN	EL ÁNGULO ENTRE EL CENTRO DE GRAVEDAD Y EL CENTRO DE PRESIÓN	EL ÁNGULO FORMADO POR LA RAÍZ DE LA PALA	
23	EL MATERIAL MÁS UTILIZADO EN LA FABRICACIÓN DEL CARTER DE LA TRANSMISIÓN PRINCIPAL, ES:	C	ALUMINIO	TITANIO	MAGNESIO	HIERRO	
24	MALEABILIDAD: ES LA RESISTENCIA QUE EL METAL PRESENTA A LA RUPTURA POR FATIGA ORIGINADA POR EL MOVIMIENTO:	B	CIERTO	FALSO			
25	DUREZA: ES LA CARACTERÍSTICA QUE TIENEN LOS METALES DE PODERSE REDUCIR EN LÁMINAS MUY FINAS POR LA ACCIÓN DE UN MARTILLADO.	B	CIERTO	FALSO			
26	UN REMACHE P/N MS 20470 D- 12-10 CORRESPONDE A:	B	UN REMACHE DE CABEZA UNIVERSAL, ALEACIÓN DE ALUMINIO 2017, CON UN DIÁMETRO 12/32" Y UN LARGO DE 10/16"	UN REMACHE DE CABEZA AVELLANADA, ALEACIÓN DE ALUMINIO, CON UN DIÁMETRO DE 12/32" Y UN LARGO DE 10/16"	UN REMACHE DE CABEZA AVELLANADA, ALEACIÓN DE ALUMINIO, CON UN DIÁMETRO DE 12/32" Y UN LARGO DE 10/16"	UN REMACHE ESPECIAL	
27	PARA INSTALAR UN REMACHE DE 1/8" DE DIÁMETRO; LA BROCA (MECHA) CORRESPONDIENTE DEBE TENER UN DIÁMETRO APROXIMADAMENTE DE:	C	0,159"	0,257"	0,128"	0,098"	
29	LAS SOLDADURAS DE ROSETAS GENERALMENTE SE EMPLEAN PARA FUNDIR UN TUBO INTERIOR DE REFUERZO CON EL ELEMENTO EXTERIOR, EL DIÁMETRO DEL ORIFICIO PRACTICADO EN EL TUBO EXTERIOR DEBERÁ TENER UN DIÁMETRO DE:	C	1/2 DIÁMETRO DEL TUBO EXTERIOR	1/4 DIÁMETRO DEL TUBO INTERIOR	1/4 DIÁMETRO DEL TUBO EXTERIOR	1/2 DIÁMETRO DEL TUBO INTERIOR	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
28	PARA CORTAR LA LLAMA DEL SOPLETE, ¿SE CIERRA PRIMERO LA VÁLVULA DE OXIGENO?	B	CIERTO	FALSO			
30	EN UNA REPARACIÓN POR MANGUITO SOLDADO (ESTRUCTURA TUBULAR) LA CAMISA O MANGUITO (TUBO EXTERIOR) DEBERÁ TENER UN CORTE DIAGONAL EN SUS EXTREMOS DE :	B	90 GRADOS	30 GRADOS	45 GRADOS	60 GRADOS	
31	LA APLICACIÓN DE ACEITE O GRASA A LAS CONEXIONES DE UN EQUIPO DE SOLDADURA DE OXÍGENO/ ACETILENO ES:	C	REQUERIDO PERIÓDICAMENTE	RECOMENDADO PARA PREVENIR CORROSIÓN	NO RECOMENDABLE	RECOMENDADO SÓLO EN EQUIPO QUE HA ESTADO ALMACENADO POR MUCHO TIEMPO	
32	LOS LÍQUIDOS PENETRANTES O DYE CHECK SE CONSIDERAN:	A	MÉTODO DE PRUEBAS NO DESTRUCTIVAS	MÉTODO DE PRUEBAS DESTRUCTIVAS	PUEDEN SER ALTERNAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
33	LAS INSPECCIONES POR TINTES PENETRANTES SE PRACTICAN EN:	C	MATERIALES MAGNÉTICOS Y NO MAGNÉTICOS	VIDRIOS, CERÁMICAS Y PLÁSTICOS	PUEDEN SER A Y B	SOLAMENTE PARA MATERIALES MAGNÉTICOS	
34	LA HABILIDAD DE PENETRACIÓN DE UN HAZ DE RAYOS "X" ESTÁ GOBERNADO POR:	A	KILOVOLTAJE Y LONGITUD DE ONDA	TIEMPO	MILIAMPERAJE	DISTANCIA FUENTE - PELÍCULA (FED)	
35	EL COBALTO- 60, SE UTILIZA EN ENSAYOS NO DESTRUCTIVOS PARA EMITIR:	C	PARTÍCULAS GAMMA	NEUTRONES	RAYOS GAMMA	RAYOS "X"	
36	EL INDICADOR DE VELOCIDAD DE AIRE (AIR- SPEED), ES UN MEDIDOR SENSITIVO A LA PRESIÓN, EL CUÁL MIDE:	A	LA PRESIÓN DE IMPACTO CAPTADA POR EL PITOT	LA SUCCIÓN QUE SE ORIGINA EN EL VENTURI EXTERIOR	LA DIFERENCIA ENTRE LA PRESIÓN DINÁMICA Y LA ESTÁTICA		
37	DEBIDO A SU CONSTRUCCIÓN, EL TUBO BOURDON ACTÚA COMO:	B	UN ANEROIDE	UN RESORTE	UN BALANCEADOR	UN GIRÓSCOPO	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
37	EL INDICADOR DE ASCENSO Y DESCENSO (VERTICAL SPEED INDICADOR), ¿FUNCIONA POR DIFERENCIA DE PRESIONES DINÁMICAS Y ESTÁTICAS?	B	CIERTO	FALSO			
39	EL CAMBIO DE RESISTENCIA ELÉCTRICA DE UN METAL CAUSADO POR LA VARIACIÓN DE TEMPERATURA, ES APLICADO A UN SISTEMA DE INDICACIÓN DE TEMPERATURA QUE FUNCIONA BAJO EL PRINCIPIO DE:	C	TIPO ANEROIDE	TIPO CONVERTIDOR	TIPO PUENTE DE WHEASTONE	TIPO THERMOPAR	
40	UN DIELECTRICO ES:	D	UN ARROLLADO	UN SOLENOIDE	UN BUEN CONDUCTOR DE ELECTRONES	UN MAL CONDUCTOR DE ELECTRICIDAD	
41	SÍ EN UN GENERADOR (DC.) AUMENTAMOS LA VELOCIDAD DE ROTACIÓN ¿TAMBIÉN AUMENTARÁ LA FRECUENCIA DE LA CORRIENTE?	B	CIERTO	FALSO			
42	AL CONECTAR DOS (02) BATERÍAS EN PARALELO ¿OBTENDREMOS UN AUMENTO DE VOLTAJE?	B	CIERTO	FALSO			
43	EL PIN CORTO, (CONECTOR) EN LOS ENCHUFES DE LAS PLANTAS ELÉCTRICAS DE TIERRA (BATERÍAS O PLANTAS AUXILIARES), TIENE COMO FUNCIÓN PRINCIPAL:	C	SERVIR COMO GUÍA DEL CONJUNTO (ENCHUFE)	SIRVE COMO UNA CONEXIÓN ALTERNA	EVITAR EL ARCO ENTRE LOS PINES	ENERGIZA LA BARRA DE BATERÍA PARA ENCENDER LA LUZ DE BATERÍA DE TIERRA DISPONIBLE	
44	EL ELECTRÓLITO EN UNA BATERÍA DE NÍQUEL -CADMIO, ES UNA SOLUCIÓN DE:	D	ACIDO SULFÚRICO	ACIDO BÓRICO	BICARBONATO	HIDRÓXIDO DE POTASIO	
45	PARA CÁLCULOS DE PESO/BALANCE,¿ UN (01) GALÓN DE ACEITE U.S.A.(AMERICANO) PARA MOTOR RECÍPROCO PESA?	C	8,35 LIBRAS	6,00 LIBRAS	7,5 LIBRAS		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
46	LAS LÍNEAS (TUBERÍAS) DEL SISTEMA DE LUBRICACIÓN, ESTÁN IDENTIFICADAS CON ANILLOS DE COLOR:	D	ROJO	MARRÓN	AZUL	AMARILLO	VERDE
47	LOS PASOS A SEGUIR PARA EL CORRECTO CALADO DEL MAGNETO SON:	D	COLOCAR EL PISTÓN DEL CILINDRO NO. 1 EN PMS, LUEGO INSTALAR LOS MAGNETOS	COLOCAR EL PISTÓN DEL CILINDRO NO. 1 EN CARRERA DE ESCAPE E INSTALAR LOS MAGNETOS	GIRAR EL MOTOR PARA UBICAR EL PISTÓN DEL CILINDRO NO. 1 EN LOS GRADOS INDICADOS POR EL FABRICANTE, LUEGO INSTALAR LOS MAGNETOS.	COLOCAR EL PISTÓN DEL CILINDRO NO. 1 A LOS GRADOS ESPECIFICADOS POR EL FABRICANTE (CARRERA DE COMPRESIÓN) PREVIAMENTE, COLOCAR LOS MAGNETOS EN POSICIÓN "E" GAP. E INSTALARLOS.	
48	EN UN MOTOR DE 4 TIEMPOS, DE 6 CILINDROS, A UNA VELOCIDAD DE 2500 RPM, ¿CUÁNTAS EXPLOSIONES (COMBUSTIONES) OCURRIRÁN EN UN MINUTO?	C	1250	2000	7500	5000	
49	LA POTENCIA REAL EN HP. (CABALLOS DE FUERZA) QUE GENERA UN MOTOR SE DEFINE MECÁNICAMENTE COMO:	B	POTENCIA MECÁNICA	POTENCIA MÁXIMA	POTENCIA INDICADA	POTENCIA AL FRENO	
50	EN UN CHEQUEO DE COMPRESIÓN, UN DETERMINADO CILINDRO ACUSA PÉRDIDA DE COMPRESIÓN (CHEQUEO DIFERENCIAL); ¿CÓMO SE DETERMINARÁ QUE LA FUGA DE COMPRESIÓN ES CAUSADA POR EL PISTÓN, CILINDRO O ANILLO?	C	VERIFICANDO SALIDA DE AIRE POR EL TUBO DE ESCAPE	VERIFICANDO SALIDA DE AIRE POR LA PIPA DE ADMISIÓN	VERIFICANDO SALIDA DE AIRE POR EL RESPIRADERO DEL CÁRTER O TUBO DE LLENADO DE ACEITE	NO SE PUEDE DETECTAR EL ORIGEN DE LA FUGA.	
51	EN UN CILINDRO QUE HA SIDO CROMADO, ¿QUÉ TIPO DE ANILLO SERÁ EL CORRECTO A INSTALAR?	A	ANILLO CROMADO	ANILLO DE ALEACIÓN DE HIERRO	NO TIENE IMPORTANCIA		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
52	EN LA INSTALACIÓN DE UN CILINDRO, CUYO BARRIL HA SIDO CROMADO, EL PISTÓN CORRESPONDIENTE A ESE CILINDRO DEBERÁ SER DE UNA ALEACIÓN DE HIERRO.	B	CIERTO	FALSO			
53	UN CILINDRO CON UNA FRANJA DE COLOR VERDE DETERMINA QUE EL BARRIL HA SIDO:	C	CROMADO	NITRURADO	RECTIFICADO	CHEQUEADO POR RAYOS "X"	
54	PARA AJUSTAR EL VALOR DE PRESIÓN DE ACEITE (AJUSTE DEL RELIEF VALVE) LA TEMPERATURA DEL ACEITE DEBERÁ SER:	C	TEMPERATURA AMBIENTE	NO TIENE IMPORTANCIA LA TEMPERATURA DE ACEITE	LA TEMPERATURA DEBERÁ ESTAR DENTRO DEL RANGO OPERACIONAL.		
55	LA PRESIÓN DE ACEITE EN UN MOTOR AL ENCENDERLO ES NORMAL, LUEGO AL CALENTARSE EL ACEITE A SU TEMPERATURA NORMAL DE FUNCIONAMIENTO, LA PRESIÓN DE ACEITE INDICA POR DEBAJO DEL LÍMITE MÍNIMO; ESTO PUEDE SER OCASIONADO POR:	E	INSTRUMENTO DEFECTUOSO	VÁLVULA REGULADORA FUERA DE AJUSTE	BOMBA DE ACEITE DEFICIENTE	COJINETES DE BIELAS DESGASTADOS.	TODOS O CUALQUIERA DE ESTOS FACTORES
56	¿EN QUÉ POSICIÓN O CARRERA DEL PISTÓN SE ENCONTRARÁN AMBAS VÁLVULAS FUERA DE SU ASIENTO (ABIERTAS)?	C	EN PUNTO MUERTO SUPERIOR	EN PUNTO MUERTO INFERIOR	A UN DETERMINADO NÚMERO DE GRADOS DEL CIGÜEÑAL Y DEL ÁRBOL DE LEVAS HACIA PUNTO MUERTO SUPERIOR EN CARRERA DE ESCAPE.	A UN DETERMINADO NÚMERO DE GRADOS DEL CIGÜEÑAL Y DEL ÁRBOL DE LEVAS CON EL PISTÓN EN CARRERA DE ADMISIÓN HACIA PMI	
57	¿A QUÉ CONLLEVA EL TRASLAPO O CRUCE DE LAS VÁLVULAS?	C	A UNA MENOR PRESIÓN DEL MÚLTIPLE DE ADMISIÓN (MANIFOLD PRESSURE)	A UNA CONTRACORRIENTE DE GASES, AUMENTANDO LA COMPRESIÓN	A MEJORES CARACTERÍSTICAS DE BARRIDO Y ENFRIAMIENTO	A UNA MEJOR EFICIENCIA TÉRMICA	
58	¿CON QUÉ MATERIAL SON RELLENADAS LAS VÁLVULAS DE ESCAPE PARA AYUDARLAS A TRANSFERIR EL CALOR DE SUS CABEZAS A LOS VÁSTAGOS?	C	CLORURO DE SODIO	POTASIO LIQUIDO	SALES DE SODIO	ACEITE ESPECIAL	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
59	LA ACCIÓN DE PRESERVAR UN MOTOR PARA RESERVA CONSISTE EN:	B	UNA OPERACIÓN DE LIMPIEZA LLEVADA A CABO EN TODAS PARTES INTERNAS DEL MOTOR.	UN TRATAMIENTO PRESERVATIVO (ANTI-CORROSIVO) QUE SE APLICA AL MOTOR ANTES DE EMBALARLO O ALMACENARLO	UN TRATAMIENTO PARA PREVENIR LA FORMACIÓN DE CARBÓN EN LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN	LIMPIAR TODAS LAS LÍNEAS DE ACEITE/ COMBUSTIBLE	
60	¿QUÉ CONDICIONES INDICAN QUE UNA MEZCLA ESTÁ PROPIAMENTE AJUSTADA EN MÍNIMO?	B	LAS R.P.M CAERÁN SIN NINGÚN AUMENTO AL COLOCAR LA PALANCA O CONTROL DE MEZCLA EN POSICIÓN "CORTADO".	LAS R.P.M. AUMENTARÁN APROXIMADAMENTE 20 R.P.M ANTES DE CAER; AL COLOCAR LA PALANCA O CONTROL DE MEZCLA A LA POSICIÓN "CORTADO"	LA PRESIÓN DE COMBUSTIBLE BAJARÁ A SU RANGO MÍNIMO.		
61	EN LOS MOTORES "CONTINENTAL", EL ACEITE QUE LUBRICA EL CONJUNTO DE BALANCINES PROVIENE DEL SISTEMA DE LUBRICACIÓN A TRAVÉS DE:	D	UN PASAJE INTERNO DEL CILINDRO	UN SISTEMA DE SALPIQUE	UNA LÍNEA EXTERNA	POR LA PARTE INTERIOR DE LAS VARILLAS DE EMPUJE(PUSH ROD)	
62	¿CÓMO SE CHEQUEA LA CLARENCIA (GAP), DE LOS ELECTRODOS DE LAS BUJÍAS?	D	CON UN CALIBRADOR DE LÁMINAS	CON UN MICRÓMETRO	CON UN VERNIER	CON UN CALIBRADOR DE ALAMBRE	
63	EL NIVEL DE COMBUSTIBLE DENTRO DE LA CÁMARA DEL FLOTADOR (TAZA DEL CARBURADOR) EN UN CARBURADOR DE NIVEL CONSTANTE, CORRECTAMENTE AJUSTADO SE ENCONTRARÁ:	C	ESTARÁ UN POCO MÁS ALTO QUE LA BOQUILLA DE DESCARGA	NO TIENE RELACIÓN CON LA BOQUILLA DE DESCARGA	ESTARÁ POR DEBAJO DE LA BOCA DE SALIDA (BOQUILLA DE DESCARGA)	ESTARÁ AL MISMO NIVEL QUE LA BOQUILLA DE DESCARGA	
64	LA CLARENCIA DE LOS EXTREMOS DE LOS ANILLOS SE CHEQUEAN CON:	A	CALIBRADORES DE LÁMINAS	TORNILLO MICROMÉTRICO	VERNIER	INDICADOR DIAL	
65	EL ALUMINIO SE OBTIENE DE UN MINERAL CONOCIDO COMO:	D	ALUMINIO	CRIOLITA	MINA	BAUXITA	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
66	LOS VALORES DE TENSIÓN EN LOS CABLES (GUAYAS) DE CONTROL DE SUPERFICIE DEPENDEN DE:	C	DIÁMETRO Y LARGO DE LA GUAYA	DIÁMETRO Y FUNCIÓN DEL CABLE	DIÁMETRO DEL CABLE (GUAYA) Y TEMPERATURA AMBIENTE.	DEPENDIENDO QUE SISTEMA OPERE LA GUAYA EN REFERENCIA	
67	¿CÓMO SE CHEQUEA LA TENSIÓN DE LAS GUAYAS?:	D	MIDIENDO LAS FRECUENCIAS DE LA VIBRACIÓN DE LAS GUAYAS	MIDIENDO LA DISTANCIA DE LOS TERMINALES	MIDIENDO LA DISTANCIA DE LOS BARRILETES	USANDO UN TENSÍOMETRO (DINAMÓMETRO) Y LAS ESPECIFICACIONES DEL FABRICANTE.	
68	LOS EMPALMES DE LAS GUAYAS DEBERÁN ESTAR APROXIMADAMENTE A UNA DISTANCIA DE 1/2" DE CUALQUIER PASACABLE O POLEA.	B	CIERTO	FALSO			
69	¿CUÁL SERÁ LA LONGITUD CORRECTA DE LOS REMACHES EN UNA REPARACIÓN DONDE EL ESPESOR TOTAL DE LAS LÁMINAS ES 0,080" Y EL DIÁMETRO DEL REMACHE ES DE 1/8"?	D	0,200 "	0,125 "	0,600 "	0,2675 "	
70	¿CUAL SERÍA LA CAUSA MÁS PROBABLE PARA QUE UN RELÉ, ACCIONADO POR UN RESORTE SE CAIGA DURANTE LA OPERACIÓN?	B	QUE LOS CONTACTOS DEL RELÉ ESTÉN SUCIOS	QUE EL VOLTAJE DEL SISTEMA SEA BAJO	QUE EL VOLTAJE DEL SISTEMA SEA ALTO	QUE ESTE OPERANDO INCORRECTAMENTE	
71	520° K (GRADOS KELVIN) EQUIVALEN EN GRADOS FAHRENHEIT:	C	549° F	968° F	476° F	749° F	
72	UN CIRCUITO EN SERIE CON UNA FUENTE DE 28 VOLTIOS, 5 RESISTENCIA DE 100 OHMS- 30 OHMS-20 OHMS- 80 OHMS- 75 OHMS CALCULAR LA INTENSIDAD (AMP)	A	0,0918 AMP	2,570 AMP	3,001 AMP	27,45 AMP	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
73	UN CIRCUITO EN PARALELO CON UNA FUENTE DE 6 VOLTIOS, Y TRES RESISTENCIA EN PARALELO DE 15 OHMS, 25 OHMS, 12 OHMS RESPECTIVAMENTE CALCULAR LA INTENSIDAD TOTAL DEL CIRCUITO	C	0,24 AMP	0,29 AMP	1,14 AMP	1,64 AMP	
74	AL ESCOGER UN TUBO CONDUIT PARA LA PROTECCIÓN DE UN MAZO DE CABLES ELÉCTRICOS EL DIÁMETRO INTERIOR DEL CONDUIT DEBE SER:	D	EL MISMO DIÁMETRO DE MAZO DE CABLE A PROTEGER	1 1/2 (UNA Y MEDIA) EL DIÁMETRO DEL MAZO	UN 10% MÁS DEL DIÁMETRO DE MAZO	UN 25% MÁS EL DIÁMETRO DEL MAZO.	
75	UN ACERO IDENTIFICADO CON EL NÚMERO 2330 INDICA:	D	ACERO AL CROMO CON 30% DE CROMO Y 0,030% DE CARBONO	ACERO AL NÍQUEL CON 0,3% DE NÍQUEL Y 0,030% DE CARBONO	ACERO AL CROMO- NÍQUEL CON 3% DE NÍQUEL Y 0,30% DE CARBONO	ACERO AL NÍQUEL CON 3% DE NÍQUEL Y 0,030% DE CARBONO.	
76	EL ÁNGULO DE AVELLANADO, (ABOCARDADO) QUE SE PRACTICA EN UN TUBO HIDRÁULICO ES DE:	C	40°	46° A 47°	37°	27°	
77	UN CILINDRO ACTUADOR DE DOBLE ACCIÓN NO BALANCEADO QUE TIENE 30" DE LARGO Y 2,5" DE DIÁMETRO, TOMANDO EN CUENTA QUE EL EJE DEL ACTUADOR ES DE 1" DE DIÁMETRO. CALCULAR LA FUERZA DE EXTENSIÓN- RETRACCIÓN SI EL SISTEMA TRABAJA CON 1500 PSI.	C	FUERZA DE EXT. 12000 LIB. RETRACCIÓN 13.400 LIB.	FUERZA DE EXT. 10305 LIB. RETRACCIÓN 9.440 LIB.	FUERZA DE EXT. 7350 LIB. RETRACCIÓN 6.165 LIB.	LA FUERZA SERÁ IGUAL LA PRESIÓN MULTIPLICADORA POR EL DIÁMETRO POR 3,14,16	
78	UN PERNO HEXAGONAL QUE TIENE EN LA CABEZA UN TRIÁNGULO Y DENTRO DE ESTE UNA "X" , SE IDENTIFICA CÓMO:	B	PERNO MODIFICADO	PERNO DE ESTRICTA TOLERANCIA	PERNO DE ALUMINIO TERMOTRATADO	PERNO ANORMAL DE ACERO	
79	CUANDO INSTALAMOS UNA TUERCA AUTOFRENADA CON NYLON EN UN TORNILLO PUNTA PLANA, ESTE DEBE SOBRESALIR DE LA TUERCA:	A	1/32" MÍNIMO DE LA TUERCA	NO DEBE SOBRESALIR	DEBE SOBRE SALIR COMO MÍNIMO 1/4"	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
80	UN REMACHE AN 442 - A - 3 - 4 PERTENECE.	D	CABEZA UNIVERSAL ALEACIÓN 2117 DE ALUMINIO 3/16 DE DIÁMETRO 4/32 DE DIÁMETRO	CABEZA PLANA ALEACIÓN 2024- 2/32 DE DIÁMETRO 4/16 LARGO	CABEZA PLANA ALEACIÓN DE ALUMINIO 2017 3/32 DIÁMETRO 4/16 LARGO	CABEZA PLANA ALUMINIO 1100 3/32 DIÁMETRO 4/16 LARGO.	
81	PARA PRACTICAR UNA SOLDADURA DE ROSETA EN UN TUBO QUE TIENE 3/4" (TRES CUARTOS) DE DIÁMETRO ¿EL ORIFICIO A PRACTICAR SERÁ DE?	B	1/4 UN CUARTO DE PULGADA	3/16 TRES DIECISÉIS PULGADAS	5/16 CINCO DIECISÉIS PULGADAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES	
82	SOLDAR SOBRE SOLDADURA ES UNA PRÁCTICA NO RECOMENDABLE DEBIDO A:	C	LA SOLDADURA SE TORNA MUY VOLUMINOSA	LA SOLDADURA NO PENETRA LA GRIETA	DEBIDO AL RECALENTAMIENTO EL MATERIAL SE CRISTALIZA Y SE PARTE	SÍ SE PUEDE SOLDAR SIN NINGÚN PROBLEMA.	
83	PARA PRACTICAR UNA SOLDADURA DE PARCHÉ SOLDADO SE DEBE CUMPLIR CON UNAS LIMITACIONES:	C	LA LONGITUD DE LA ABOLLADURA NO DEBE SER MAYOR QUE EL DIÁMETRO DEL TUBO Y SU PROFUNDIDAD NO MÁS DEL 10%	EL DIÁMETRO (ANCHO) DE LA ABOLLADURA NO DEBE SER MÁS DE 1/4 EL DIÁMETRO DEL TUBO Y NO DE 1/4 DE LONGITUD.	LA LONGITUD NO DEBE SER MÁS DE UN DIÁMETRO, Y EL ANCHO NO MÁS DE 1/4 EL DIÁMETRO DEL TUBO	NO IMPORTA EL ANCHO NI LA LONGITUD SIEMPRE Y CUANDO LA GRIETA NO SEA PROFUNDA.	
84	EN VUELO HORIZONTAL DE UNA AERONAVE DE ALA ROTATIVA, EL ÓRGANO PROPULSOR ES:	A	ROTOR PRINCIPAL	PEDALES	EJE IMPULSOR	COMANDOS	
85	EL PASO DE LAS PALAS DEL ROTOR DE COLA ES REGULADA POR:	B	LAS VÁLVULAS DE PASO	LOS PEDALES	LOS EJES PRINCIPALES	EL BASTÓN	
86	EL ROTOR DE COLA CONTRA RESTA EL TORQUE DEL ROTOR PRINCIPAL	A	CIERTO	FALSO			

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
87	EL ROTOR PRINCIPAL GENERA LA FUERZA DE SUSTENTACIÓN Y EMPUJE	A	CIERTO	FALSO			
88	LOS ATERRIZAJES Y DESPEGUES VERTICALES DE LAS AERONAVES ALA ROTATIVAS DEPENDERÁ DE:	C	EL MOTOR	HABILIDAD DEL PILOTO	ROTOR PRINCIPAL	ROTOR SECUNDARIO	
89	LAS SIGLAS VTOL EN INGLES, SIGNIFICA DESPEGUES Y ATERRIZAJES VERTICAL	A	CIERTO	FALSO			
90	CON QUE ELEMENTOS SON UNIDAS LAS PARTES ESTRUCTURALES DE LAS AERONAVES	A	REMACHES, PERNOS Y TRONILLOS	REMACHES, SOLDADURAS Y TORNILLOS	A Y B SON CORRECTAS		
91	CUALES SON LOS MANDOS UTILIZADOS POR EL PILOTO PARA EL CONTROL DEL ROTOR PRINCIPAL	A	PEDALES Y COLECTIVO	DERECHO E IZQUIERDO	LATERAL Y VERTICAL	COLECTIVO Y CÍCLICO	
92	ES EL FENÓMENO QUE OCURRE EN LOS ROTORES DE LOS HELICÓPTEROS CUANDO ESTOS REALIZAN UN VUELO DE TRASLACIÓN	A	DISIMETRÍA DE LA SUSTENTACIÓN	AERODINÁMICA	TEOREMA DE BERNOULLI	INERCIA	
93	MANIOBRA QUE PERMITE A UN HELICÓPTERO REALIZAR UN DESCENSO DE EMERGENCIA EN CASO DE UNA PERDIDA DE POTENCIA.	A	AUTORROTACIÓN	SUSTENTACIÓN	AERODINAMISMO	VELOCIDAD POR TIEMPO.	
94	COMO SE CONOCE AL SISTEMA DE COMPENSACIÓN A LAS AERONAVES QUE NO POSEE ROTOR DE COLA	D	COMPENSADOR	MAGNETISMO	PRESURIZACIÓN	NOTAR	
95	LOS MOTORES DE HELICÓPTEROS SON CONOCIDOS COMO	C	MOTORES TURBOHÉLICE	MOTORES TURBOFAN	MOTORES TURBOEJE	MOTORES RECÍPROCOS	
96	UNA DE LAS VENTAJAS DE LOS HELICÓPTEROS ES EL USO DE	A	PISTA DE ATERRIZAJE	COMBUSTIBLE	PRESURIZACIÓN	TODAS SON CORRECTAS	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D	Opción E
97	SE CONOCE COMO PAR MOTOR A LA FUERZA QUE EJERCE UN MOTOR SOBRE EL EJE DE TRANSMISIÓN DE POTENCIA	A	CIERTO	FALSO			
98	LA POTENCIA DESARROLLADA POR EL PAR MOTOR Y LA VELOCIDAD ANGULAR DEL EJE DE TRANSMISIÓN ES	B	INVERSAMENTE PROPORCIONAL	DIRECTAMENTE PROPORCIONAL	NULA	NO APLICA	
99	EL ROTOR PRINCIPAL ESTA MONTADO SOBRE	D	BOTALÓN DE COLA	FUSELAJE	MOTORES TURBOEJE	MÁSTIL	
100	EL ROTOR PRINCIPAL ESTA CONFORMADO POR	B	HÉLICES	PALAS	MOTORES TURBOEJE	VÁLVULAS	
101	LAS AERONAVES DE ALA ROTATORIA OPERA EN LOS EJES VERTICAL, EJE TRANSVERSAL Y EJE LONGITUDINAL	A	CIERTO	FALSO			
102	SE CONOCE COMO FENESTRON A UN TIPO DE ROTOR DE COLA ENCAPSULADO	A	CIERTO	FALSO			
103	LAS AERONAVE DE ALA ROTATORIA POSEEN TREN DE ATERRIZAJE NADA MAS	B	CIERTO	FALSO			

INSTITUTO NACIONAL DE AERONÁUTICA CIVIL
VENEZUELA

MATEMÁTICAS

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

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

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

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

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

PESO Y BALANCE HELICÓPTERO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	SE CONOCE COMO FACTOR DE CARGA:	C	EL PESO BRUTO DEL HELICÓPTERO	EL PESO MÁXIMO DE DESPEGUE	LA CARGA REAL SOBRE PALAS DEL ROTOR EN CUALQUIER MOMENTO DIVIDIDA ENTRE LA CARGA NORMAL O PESO MÁXIMO	TODAS SON CORRECTAS
2	EL FACTOR DE CARGA:	A	AUMENTA EN UN 16% A 30° DE BANQUEO, EN 100% CON 60° DE BANQUEO Y PUEDE LLEGAR A 6 VECES CON 80° DE BANQUEO.	SE MANTIENE IGUAL BAJO CUALQUIER CONDICIÓN DE VUELO	AUMENTA EN UN 45% EN LOS VIRAJES	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
3	LA INFORMACIÓN CORRESPONDIENTE A CADA HELICÓPTERO ESTA CONTENIDA:	A	EN EL MANUAL DE VUELO	EN LOS BOLETINES	EN LOS MANUALES DE LA DAC	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
4	LA CARTA DE LIMITACIÓN DE VELOCIDAD - ALTITUD ES CONOCIDA COMO:	B	CARTA DE NAVEGACIÓN	CURVA DEL HOMBRE MUERTO	MANUAL DE OPERACIONES	TODAS SON CORRECTAS
5	EL PESO Y BALANCE DE UN HELICÓPTERO:	C	DEBE TENERSE EN CUENTA AL OPERAR EN CONDICIONES CRITICAS	PUEDEN NO TENERSE EN CUENTA EN VUELOS EJECUTIVOS	DEBE SER CONSIDERADO CUIDADOSAMENTE POR EL PILOTO ANTES DE DESPEGAR	A Y B SON CORRECTAS
6	AL CARGAR UN HELICÓPTERO HAY QUE TENER EN CUENTA:	B	EL PESO DEL PILOTO, DEL COMBUSTIBLE Y DE LOS PASAJEROS	EL PESO VACIO, CARGA ÚTIL Y PESO MÁXIMO	EL PESO DE LA CARGA, DE LOS PASAJEROS Y PESO MÁXIMO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
7	EL PESO EN RAMPA MENOS EL PESO VACÍO, DA COMO RESULTADO:	B	LA CARGA PAGADA	LA CARGA ÚTIL	EL COMBUSTIBLE ABORDO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
8	LA RESPONSABILIDAD DE QUE LA CARGA QUEDE DENTRO DE LOS LIMITES DEL CENTRO DE GRAVEDAD PERMITIDOS POR EL MANUAL DE VUELO ES DE :	A	EL PILOTO	EL DESPACHADOR DE VUELO	EL PROPIETARIO DEL HELICÓPTERO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
9	LA ALTURA Y DENSIDAD AUMENTA:	B	CON ALTA TEMPERATURA Y POCA ALTURA PRESIÓN	A GRANDES ALTURAS, ALTA TEMPERATURA Y MAYOR HUMEDAD	A MAYOR HUMEDAD Y TEMPERATURA DEL PUNTO DE ROCÍO	TODAS SON CORRECTAS
10	UN HELICÓPTERO CARGADO FUERA DE LOS LÍMITES DEL CENTRO DE GRAVEDAD:	C	DIFICULTA LA MANIOBRABILIDAD DURANTE UNA EMERGENCIA	PERMITE UNA MAYOR MANIOBRABILIDAD HACIA EL LADO MAS PESADO	DIFICULTA EL CONTROL Y DISMINUYE LA MANIOBRABILIDAD	A Y B SON CORRECTAS
11	AL ALTERAR LA CARGA DE UN HELICÓPTERO PUEDE DESPLAZARSE SU CENTRO DE GRAVEDAD.	A	VERDADERO	FALSO		
12	¿CUÁL ES EL PUNTO DONDE CONVERGEN TODOS LOS PESOS DE UN HELICÓPTERO?	C	CUERDA MEDIA	DATUM	CENTRO DE GRAVEDAD	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
13	¿LA DENSIDAD PUEDE AFECTAR AL ROTOR PRINCIPAL?	A	VERDADERO	FALSO		
14	LÍNEA IMAGINARIA UTILIZADA COMO REFERENCIA PARA TOMAR TODAS LAS MEDICIONES DE LOS PESOS COLOCADOS EN UNA AERONAVE.	A	DATUM	CUERDA MEDIA	CENTRO DE GRAVEDAD	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
15	LA ABREVIACIÓN (MTOW) REPRESENTA:	C	MÍNIMO PESO PERMITIDO EN RAMPA	MÍNIMO PESO PERMITIDO AL INICIARSE EL DESPEGUE	MÁXIMO PESO PERMITIDO AL INICIARSE EL DESPEGUE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
16	MZFW ES EL MÍNIMO PESO DE CERO COMBUSTIBLE.	B	VERDADERO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
17	SI EL CG NO PERMANECE DENTRO DE LOS LÍMITES PERMISIBLES, LA ESTABILIDAD SE AFECTA ADVERSAMENTE.	A	VERDADERO	FALSO		
18	SI SE EFECTÚA UNA MODIFICACIÓN A UN HELICÓPTERO SERÁ REQUERIDO UN PESAJE PARA RECALCULAR EL CENTRO DE GRAVEDAD.	A	VERDADERO	FALSO		
19	EL CENTRO DE GRAVEDAD ES EL PUNTO DONDE SE CONSIDERA CENTRADO TODO EL PESO DEL HELICÓPTERO.	A	VERDADERO	FALSO		
20	EL PESO VACÍO ES LA ESTRUCTURA FIJA DEL HELICÓPTERO MÁS EL ACEITE Y EL COMBUSTIBLE RESIDUAL.	A	VERDADERO	FALSO		
21	LA CARGA ÚTIL ES LA DIFERENCIA ENTRE EL PESO MÁXIMO Y PESO VACÍO.	A	VERDADERO	FALSO		
22	EL PESO DE ATERRIZAJE ES EL PESO MÁXIMO DE DESPEGUE MENOS EL COMBUSTIBLE CONSUMIDO EN RUTA.	A	VERDADERO	FALSO		
23	EL PESO DEL DESPEGUE ES EL PESO DE RAMPA MENOS EL PESO DEL COMBUSTIBLE CONSUMIDO DURANTE EL ENCENDIDO Y OPERACIONES EN TIERRA ANTES DEL DESPEGUE.	A	VERDADERO	FALSO		
24	LA CARGA ÚTIL ES EL PESO DE RAMPA MENOS EL PESO VACÍO.	A	VERDADERO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
25	LA CARGA PAGADA ES LA DIFERENCIA ENTRE EL PESO OPERACIONAL Y EL PESO MÁXIMO DE DESPEGUE.	A	VERDADERO	FALSO		
26	EL PESO VACÍO ES EL PESO DESARROLLADO POR LA COMPAÑÍA OPERADORA.	B	VERDADERO	FALSO		
27	SE DEBE REALIZAR CÁLCULO DE PESO Y BALANCE ANTES DE CADA VUELO.	A	VERDADERO	FALSO		
28	CUANDO SE REALICEN REPARACIONES O MODIFICACIONES DEBERÁ REALIZARSE UN PESAJE.	A	VERDADERO	FALSO		
29	LA CARGA ÚTIL ES LA CARGA PAGADA.	B	VERDADERO	FALSO		
30	EL PESO CERO COMBUSTIBLE SE OBTIENE DE PESO OPERACIONAL + CARGA PAGADA + COMBUSTIBLE.	A	VERDADERO	FALSO		
31	EL TIPO DE ROTOR DONDE LAS PALAS ESTÁN RÍGIDAMENTE AFIANZADAS AL MÁSTIL Y LOS ESFUERZOS AERODINÁMICOS A LOS QUE SE VE SOMETIDO EL ROTOR, SON ABSORBIDOS POR LAS PALAS, YA QUE EN ELLOS SE HAN EMPLEADO MATERIALES COMPUESTOS ESPECIALMENTE RESISTENTES Y F	C	EL ROTOR RÍGIDO	EL ROTOR ARTICULADO CON EJE LONGITUDINAL	EL ROTOR SEMI-RÍGIDO	EL ROTOR DE COLA CON CONEXIÓN YUGO-MÁSTIL
32	LA SUPERFICIE CIRCULAR IMAGINARIA, FORMADA POR UN PLANO QUE PASA A TRAVÉS DE LA TRAYECTORIA MEDIA QUE RECORREN LAS PUNTAS DE PALAS DEL ROTOR PRINCIPAL SE DENOMINA	D	CENTRO DE PRESIÓN	TRAQUEO	PLANO DEL ROTOR O PLANO DE PUNTA DE PALAS	EJE DE ROTACIÓN

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
33	QUÉ MUEVE EL ROTOR PRINCIPAL DURANTE LA AUTORROTACIÓN	B	EL ROTOR DE COLA	EL VIENTO RELATIVO	EL ROTOR PRINCIPAL	PESO DEL HELICÓPTERO
34	LAS FUERZAS QUE ACTÚAN SOBRE LAS PALAS Y QUE PROVOCAN EL CONEO DE LAS MISMAS, SON:	A	PESO Y SUSTENTACIÓN	FUERZA DE CORIOLIS Y PESO	DISIMETRÍA DE SUSTENTACIÓN Y FLAPEO	FUERZA CENTRÍFUGA Y SUSTENTACIÓN
35	CUÁLES DE LOS SIGUIENTES SON ESFUERZOS A LOS CUALES UNA AERONAVE ESTÁ SOMETIDA	A	TENSIÓN, TORSIÓN, CORTE.	COMPRESIÓN, DOBLES, ESTRÉS.	FUERZA, TENSIÓN, DOBLES.	
36	LAS DOS FUERZAS BÁSICAS QUE ACTÚAN EN UN HELICÓPTERO EN VUELO ESTACIONARIO SON SUSTENTACIÓN Y PESO, YA QUE LA TRACCIÓN Y RESISTENCIA "SIEMPRE" SE ANULAN EN ÉSTAS CONDICIONES DE VUELO	A	VERDADERO	FALSO		
37	QUÉ HACE QUE AUMENTE EL EFECTO TORQUE	C	EL AUMENTO DE LA VELOCIDAD	EL AUMENTO DEL VIENTO	EL AUMENTO DE POTENCIA	EL AUMENTO DE PESO
38	CONTROLANDO EL ÁNGULO DE PASO DE LAS PALAS EL ROTOR PUEDE ESTABLECER	C	EL CONTROL TOTAL DE LA AERONAVE	EL VUELO ADELANTE - ATRÁS	EL VUELO VERTICAL	
39	LA INFORMACIÓN CORRESPONDIENTE A CADA HELICÓPTERO ESTA CONTENIDA EN LOS MANUALES DE VUELO	A	VERDADERO	FALSO		
40	LOS MOTORES DE HELICÓPTEROS SON CONOCIDOS COMO MOTORES TURBOEJE	A	FALSO	VERDADERO		
41	EL ROTOR PRINCIPAL REPOSA SOBRE EL MOTOR	A	FALSO	VERDADERO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
42	PLOMADA, CONSISTE EN UNA CUERDA CON UN PESO EN UN EXTREMO, QUE SE UTILIZA PARA DETERMINAR SI UNA SUPERFICIE ES O NO VERTICAL.	A	CIERTO	FALSO		
43	EL SISTEMA DE ROTOR DE COLA QUE VA ACOPLADO INTERNAMENTE AL FUSELAJE DEL HELICÓPTERO SE LLAMA	B	ROTOR DE COLA FIJO	SISTEMA NOTAR	FENESTROM	ROTOR COAXIAL
44	MANIOBRA QUE PERMITE A UN HELICÓPTERO REALIZAR UN DESCENSO DE EMERGENCIA EN CASO DE UNA PERDIDA DE POTENCIA SE DENOMINA VIRAJE	A	FALSO	VERDADERO		
45	EL PESO TOTAL ES EL RESULTADO DE LA DIVISIÓN DEL MOMENTO TOTAL, ENTRE EL BRAZO DEL AVIÓN	A	VERDADERO	FALSO		
46	SI SE INSTALAN MAS COMPONENTES EN LA NARIZ DE LA AERONAVE ESTOS REDUCIRÁN LA CARGA ÚTIL	A	VERDADERO	FALSO		
47	CUÁNDO AUMENTAMOS EL PESO BRUTO DE UNA AERONAVE, LA VELOCIDAD DE PÉRDIDA AUMENTA	A	VERDADERO	FALSO		
48	LA CARGA REAL SOBRE PALAS DEL ROTOR EN CUALQUIER MOMENTO DIVIDIDA ENTRE LA CARGA NORMAL O PESO MÁXIMO ES	C	EL PESO BRUTO DEL HELICÓPTERO	EL PESO MÁXIMO DE DESPEGUE	LA CARGA REAL SOBRE PALAS DEL ROTOR EN CUALQUIER MOMENTO DIVIDIDA ENTRE LA CARGA NORMAL O PESO MÁXIMO	
49	CON DOS PESOS AGREGADOS, SE SUSPENDE DE UN PUNTO DE PIVOTE Y ESTÁ BALANCEADA, EL PUNTO DE BALANCE, ES DENOMINADO	C	PESO BRUTO	PESO NETO	PUNTO DE EQUILIBRIO	CARGA PAGADA

REGULACIONES TMA 1

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	PARA ASENTAR ALGO POR ESCRITO, EN CUALQUIER REGISTRO O FORMULARIO REQUERIDO PARA MANTENIMIENTO DE UNA ESTRUCTURA DE AERONAVE, MOTOR, HÉLICE, DISPOSITIVO O PARTE COMPONENTE QUE HAYA SIDO REACONDICIONADO, SE DEBE CONSULTAR LA SECCIÓN:	B	SECCIÓN 43.1 (RAV 43).	SECCIÓN 43.2 REGISTROS DE REACONDICIONAMIENTO Y RECONSTRUCCIÓN (RAV 43)	SECCIÓN 43.4 (RAV 43)	TODAS LAS ANTERIORES
2	¿CUÁL SECCIÓN DE LA RAV 43 HABLA DE LAS PERSONAS AUTORIZADAS A REALIZAR MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONSTRUCCIÓN Y ALTERACIÓN?	A	SECCIÓN 43.3	SECCIÓN 43.1	SECCIÓN 43.5	SECCIÓN 43.2
3	LAS ACCIONES DE MANTENIMIENTO CUYA REALIZACIÓN CONSTITUYEN UNA ALTERACIÓN MAYOR, REPARACIÓN MAYOR O MANTENIMIENTO PREVENTIVO, ESTÁN INDICADOS EN:	A	EL APÉNDICE A DE LA RAV 43	EL APÉNDICE C DE LA RAV 43	EL APÉNDICE A DE LA RAV 60	EL APÉNDICE D DE LA RAV 91
4	UNA PERSONA QUE TRABAJE BAJO LA SUPERVISIÓN DE UN TITULAR DE UNA LICENCIA TMA, PODRÁ REALIZAR MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y ALTERACIONES, AL QUE ESTÉ AUTORIZADO EL TÉCNICO ENCARGADO DE LA SUPERVISIÓN:	A	SIEMPRE Y CUANDO EL SUPERVISOR OBSERVE PERSONALMENTE EL TRABAJO QUE ESTÁ SIENDO REALIZADO.	SIEMPRE Y CUANDO LO OBSERVE DESDE LA OFICINA	NO IMPORTA QUE ESTE PRESENTE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.
5	DEFINA O.M.A:	A	ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO.	ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE AERONÁUTICA.	OFICINA DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
6	¿UN FABRICANTE PODRÁ RECONSTRUIR O ALTERAR UNA AERONAVE, MOTOR DE AERONAVE, HÉLICE O DISPOSITIVO FABRICADO POR ÉL, DE ACUERDO A UN CERTIFICADO TIPO O CERTIFICADO DE PRODUCCIÓN EN VIGENCIA?	A	VERDADERO	FALSO		
7	EL POSEEDOR DE UN CERTIFICADO DE ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO PODRÁ APROBAR UNA AERONAVE, ESTRUCTURA DE AERONAVE, HÉLICE, DISPOSITIVO O PARTE COMPONENTES PARA RETORNO AL SERVICIO COMO ESTA PREVISTO EN EL RAV 145 :	A	VERDADERO	FALSO		
8	QUÉ ESTABLECE LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 39 (RAV. 39)?	B	MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONSTRUCCIÓN Y ALTERACIÓN.	LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD QUE SE APLICAN A LAS AERONAVES, MOTORES, HÉLICES O DISPOSITIVOS.	LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO.	CERTIFICACIÓN DE AERONAVES.
9	LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA 43 (RAV 43) ESTABLECE LAS REGLAS QUE RIGEN:	C	LICENCIAS AL PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO.	MERCANCÍAS PELIGROSAS.	MANTENIMIENTO, MANTENIMIENTO PREVENTIVO, RECONSTRUCCIÓN Y ALTERACIÓN.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.
10	SEGÚN LA LEY DE AERONÁUTICA CIVIL, LAS AERONAVES VENEZOLANAS SE CLASIFICAN EN :	D	AERONAVES CIVILES Y AERONAVES MILITARES.	AERONAVES COMERCIALES Y AERONAVES PRIVADAS.	AERONAVES DE USO COMERCIAL, AERONAVES DE USO MILITAR Y AERONAVES DE USO PRIVADO.	AERONAVES CIVILES Y AERONAVES DE ESTADO.
11	EN VENEZUELA , EL SERVICIO DE BÚSQUEDA, ASISTENCIA, Y SALVAMENTO DE AERONAVES, TRIPULANTES, PASAJEROS, Y BIENES TRANSPORTADOS, ES :	B	DE INTERÉS PÚBLICO Y PRIVADO.	DE INTERÉS PÚBLICO.	RESPONSABILIDAD DE LOS OPERADORES DE LÍNEAS AÉREAS NACIONALES.	DE INTERÉS PRIVADO

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
12	LOS PRESTADORES DE LOS SERVICIOS AERONÁUTICOS EN VENEZUELA, TENDRÁN LA OBLIGACIÓN DE PROPORCIONAR A SU PERSONAL TÉCNICO AERONÁUTICO :	B	ESTABILIDAD Y COMODIDAD A TODO SU PERSONAL.	CAPACITACIÓN Y ADIESTRAMIENTO CONTINUO.	CURSOS INDUCTORIOS Y ESPECÍFICOS.	TODAS LAS RESPUESTAS SON CORRECTAS.
13	TRANSCURRIDO CUANTO TIEMPO EN VENEZUELA, POR LEY SE DECLARARÁ LA PÉRDIDA DE UNA AERONAVE.	C	PASADOS MÁS DE NOVENTA (90) DÍAS CONTINUOS.	PASADOS LOS TRES (03) MESES	PASADOS LOS NOVENTA (90) DÍAS CONTINUOS.	PASADO MÁS DE UN (01) AÑO.
14	LA AUTORIDAD AERONÁUTICA EN VENEZUELA, ES NOMBRADA POR :	D	EL PRESIDENTE DEL INAC.	EL PODER LEGISLATIVO.	EL MINISTRO DE INFRAESTRUCTURA. (MINFRA).	EL PODER EJECUTIVO.
15	TODAS LAS AERONAVES CIVILES EXTRANJERAS, QUE VUELEN SOBRE EL ESPACIO AÉREO VENEZOLANO, SU TRIPULACIÓN, PASAJEROS Y EFECTOS TRANSPORTADOS EN ELLAS, QUEDAN SOMETIDOS A :	C	LAS LEYES VENEZOLANAS.	EL REGLAMENTO DE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI.)	EL ORDENAMIENTO JURÍDICO VENEZOLANO.	LAS LEYES DEL PAÍS DONDE ESTÉ MATRICULADA LA AERONAVE.
16	TRANSCURRIDO CUANTO TIEMPO EN VENEZUELA , POR LEY SE DECLARARÁ EL ABANDONO DE UNA ERONAVE :	D	PASADOS LOS TRES(03) MESES.	PASADOS LOS NOVENTA (90) DÍAS CONTINUOS.	PASADO MÁS DE UN (01) AÑO.	PASADOS MÁS DE NOVENTA (90) DÍAS CONTINUOS.
17	ÚNICAMENTE, PODRÁN MATRICULAR AERONAVES DESTINADAS AL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO EN VENEZUELA :	C	CUALQUIER PERSONA POSEEDORA DE UN CERTIFICADO DE TRANSPORTISTA AÉREO COMERCIAL VENEZOLANO.	LOS DUEÑOS O TRANSPORTISTAS COMERCIALES VENEZOLANOS.	LAS PERSONAS DE NACIONALIDAD VENEZOLANA.	LOS DUEÑOS DE COMPAÑÍAS AÉREAS NACIONALES.
18	LAS ATRIBUCIONES DE UN TÉCNICO EN MANTENIMIENTO DE AERONAVES 1 (TMA. 1) ,SERÁN:	B	MANTENIMIENTO DE AERONAVES Y MOTORES.	ACTUARÁ SEGÚN LO ESTABLECIDO EN SU LICENCIA Y HABILITACIÓN	VELAR POR LA SEGURIDAD DE LAS AERONAVES SEGÚN LA LEY DE AVIACIÓN CIVIL	SOLO MANTENIMIENTO DE AVIONES Y MOTORES DE PISTÓN

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
19	EL SERVICIO DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL INTERNO EN VENEZUELA , ESTARÁ RESERVADO SOLO PARA:	C	LAS COMPAÑÍAS AÉREAS NACIONALES.	LOS DUEÑOS DE LÍNEAS AÉREAS VENEZOLANAS.	LAS PERSONAS DE NACIONALIDAD VENEZOLANA.	LAS COMPAÑÍAS AÉREAS NACIONALES E INTERNACIONALES.
20	CADA ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO (OMAC) CERTIFICADA DEBERÁN EMPLEAR MÉTODOS, TÉCNICA Y PRÁCTICAS ESPECIFICADAS EN EL MANUAL DE MANTENIMIENTO ACTUALIZADO	A	VERDADERO	FALSO		
21	CUAL DE LAS SIGUIENTES RAV DESCRIBE LA IDENTIFICACIÓN DE PRODUCTOS, MARCA DE NACIONALIDAD, MATRICULA Y USO DE LAS AERONAVES	C	RAV 43	RAV 145	RAV 45	
22	AERONAVE PILOTEADA A DISTANCIA (RPA):	B	TODA MAQUINA QUE PUEDA SUSTENTARSE EN LA ATMOSFERA POR REACCIONES DEL AIRE QUE NO SEAN LAS REACCIONES CONTRA LA SUPERFICIE DE LA TIERRA	AERONAVE NO TRIPULADA QUE ES PILOTEADA DESDE UNA ESTACION DE PILOTAJE A DISTANCIA	TODA AERONAVE QUE PRINCIPALMENTE SE SOSTIENE EN EL AIRE A VIRTUD DE FUERZAS AERODINÁMICAS	
23	CUAL DE LAS SIGUIENTES RAV ESTABLECE LAS LICENCIAS PARA EL PERSONAL AERONÁUTICO:	A	RAV 60	RAV 43	RAV145	RAV 45
24	LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA QUE ESTABLECE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LA IDENTIFICACIÓN DE AERONAVES ES:	B	RAV 21	RAV 45	RAV 91	RAV 108
25	LA OMAC DEBE MANTENER, USAR DATOS DE MANTENIMIENTO APLICABLES Y ACTUALIZADOS PARA EFECTUAR EL MANTENIMIENTO, INCLUYENDO REPARACIONES Y MODIFICACIONES:	B	FALSO	VERDADERO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
26	LA OMAC DEBE CONSERVAR COPIA DE TODOS LOS REGISTROS DETALLADOS DE MANTENIMIENTO Y CUALQUIER DATO DE MANTENIMIENTO ASOCIADO, POR CINCO (05) AÑOS A PARTIR DE LA FECHA DE LA CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO	A	VERDADERO	FALSO		
27	LOS VUELOS QUE DEBEN EFECTUARSE DE ACUERDO A LAS REGLAS DE VUELO VISUAL SOLO SE INICIARAN CUANDO SE CONSIDERE EL VIENTO, LAS CONDICIONES METEOROLÓGICAS PRONOSTICADAS Y SE TENGA SUFICIENTE COMBUSTIBLE PARA CONTAR CON UN TIEMPO DE VUELO DE:	A	45 MIN	30 MIN	20 MIN	
28	NADIE PODRÁ OPERAR UNA AERONAVE ENTRE LA SUPERFICIE Y EL TECHO DE NUBES, CUANDO EL TECHO SEA MENOS DE 1500 PIES BAJO VFR:	B	FALSO	VERDADERO		
29	LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA (60) TRATA:	A	LICENCIAS	MANTENIMIENTO	AERÓDROMOS	SMS
30	TRANSCURRIDOS (90) DÍAS CONTINUOS SEGÚN LA LEY, LA AERONAVE SE CONSIDERARA COMO:	B	ABANDONADA	PERDIDA	A Y B SON CORRECTAS	
31	UNA AERONAVE PUEDE VOLAR CON LOS CHALECOS SALVAVIDAS VENCIDOS	B	CIERTO	FALSO		
32	A QUE SE REFIERE LA RAV CON DATOS DE MANTENIMIENTO	C	MANTENIMIENTO DIARIO	MANTENIMIENTO EN LÍNEA	REFERENCIA DE DATOS DE MANTENIMIENTO ACEPTADO Y APROBADOS (MANUALES)	

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
33	UNA AERONAVE QUE SE LE EFECTUARA MANTENIMIENTO DE 100 HORAS, QUE DESEA REALIZAR UN VUELO DE (3) HORAS, ESTANDO EN LA HORA (98), ¿PUEDE REALIZAR EL VUELO?	C	SI	NO	SI, SI EN EL LUGAR DE DESTINO SE PODRÁ REALIZAR EL MANTENIMIENTO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
34	CUANTO TIEMPO COMO MÍNIMO DEBE CONSERVARLA ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO LOS REGISTROS DE MANTENIMIENTO	C	NO SE CONSERVAN	CONSERVA DATOS DE MANTENIMIENTO POR CINCO AÑOS A PARTIR DE LA FIRMA DE CONFORMIDAD	DEBE CONSERVARSE HASTA DOS AÑOS	
35	LA REGULACIÓN AERONÁUTICA VENEZOLANA ESTABLECE (6) REGULACIONES DEDICADAS AL MANTENIMIENTO DE AERONAVES, LAS CUALES SON:	B	RAV (91), (145), (129), (60), (05) Y (16)	RAV: (91), (129), (125), (145), (121) Y (135)	RAV: (43), (19), (23), (69), (145) Y (01)	
36	SEGÚN LA RAV UN TMA I, PUEDE EMITIR UN CERTIFICADO DE CONFORMIDAD DE MANTENIMIENTO	B	VERDADERO	FALSO		
37	¿LA RAV (43), ESTABLECE LAS REGLAS PARA EL MANTENIMIENTO DE LA AERONAVEGABILIDAD CONTINUA?	A	VERDADERO	FALSO		
38	QUIENES PODRÁN REALIZAR MANTENIMIENTO		OMAC	FABRICANTE	TMA I Y II	TODAS SON CORRECTAS
39	QUIEN AUTORIZA AL TMA II A REALIZAR INSPECCIONES:	B	FABRICANTE	OMAC	AUTORIDAD AERONÁUTICA	

TÉCNICO MANTENIMIENTO DE AERONAVES 1

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
1	LOS CICLOS DE UN MOTOR RECIPROCO DE CUATRO TIEMPOS, SON LOS SIGUIENTES:	A	ADMISIÓN, COMPRESIÓN, EXPANSIÓN, Y ESCAPE	ADMISIÓN, COMPRESIÓN, IGNICIÓN, Y EXPANSIÓN	COMPRESIÓN, IGNICIÓN, EXPANSIÓN Y POTENCIA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
2	LA DIFERENCIA, ENTRE UN MOTOR TURBO-CARGADO Y OTRO SUPER-CARGADO ES:	B	EL TURBO-CARGADO, UTILIZA LA POTENCIA DEL MOTOR, Y EL SUPER-CARGADO, LOS GASES DE ESCAPE	EL TURBO-CARGADO, UTILIZA LOS GASES DE ESCAPE PARA ENERGIZAR LA CORRIENTE DE ADMISIÓN, Y EL SUPERCARGADO UTILIZA UN VENTILADOR, MOVIDO POR EL MOTOR PARA ENERGIZAR LA ADMISIÓN	EL SUPER-CARGADO, UTILIZA UNA BOTELLA DE NITROMETANO PARA BAJAR LA TEMPERATURA DE LA CABEZA DE CILINDRO, Y ASÍ, AUMENTAR LA POTENCIA	AMBOS, UTILIZAN LA POTENCIA DEL MOTOR
3	LAS SECCIONES PRINCIPALES, DE UN MOTOR A PISTÓN, SON:	B	DE NARIZ, DE POTENCIA, Y DE ACCESORIOS	DEL REDUCTOR, DE POTENCIA, DEL SOBRECARGADOR, Y DE ACCESORIOS	DE LEVAS, DEL BALANCÍN, Y DE VÁLVULAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
4	LOS INSTRUMENTOS DE TEMPERATURA DE ACEITE Y CABEZA DE CILINDRO, SIRVEN PARA:	C	INDICAR EL RENDIMIENTO DEL MOTOR	INDICAR LOS CAMBIOS DE TEMPERATURA	INDICAR EL FUNCIONAMIENTO DEL MOTOR	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
5	UN SISTEMA DE MANTENIMIENTO, CARACTERIZADO POR INSPECCIONES REGULARES, CUYO OBJETIVO PRINCIPAL ES ASEGURAR LA DISPONIBILIDAD DE LA AERONAVE; SERÁ LA DEFINICIÓN DE UN SERVICIO:	B	CORRECTIVO	PREVENTIVO	INTERDIARIO	OVERHAUL
6	EL COLOR CARACTERÍSTICO DE LA GASOLINA DE OCTANAJE 100/130, ES:	C	ROJIZO	PÚRPURA	VERDE	INCOLORO
7	EN UN MOTOR DE INYECCIÓN DIRECTA, LAS VENTAJAS SON:	C	LA FORMACIÓN DE HIELO ES IMPROBABLE	MENOR POSIBILIDAD DE DETONACIÓN, AL EXISTIR MEJOR DISTRIBUCIÓN DEL COMBUSTIBLE	A Y B SON CORRECTAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
8	DE LOS SIGUIENTES SISTEMAS, ¿CUÁLES CUMPLEN FUNCIONES DE CLIMATIZACIÓN?	B	VENTILACIÓN, DETECCIÓN DE FUEGO, Y PRESURIZACIÓN	PRESURIZACIÓN, CALEFACCIÓN, Y VENTILACIÓN	OXÍGENO, ADVERTENCIA DE PÉRDIDA, Y AIRE ACONDICIONADO	CALEFACCIÓN, DESCONGELAMIENTO, Y EXTINCIÓN DE FUEGO
9	UNA DE LAS VENTAJAS DE UN ALTERNADOR, SOBRE UN GENERADOR, ES:	D	MAS LIVIANO	PRODUCE CARGA A BAJAS REVOLUCIONES	ES MAS FÁCIL SU MANTENIMIENTO	TODAS LAS ANTERIORES
10	LA HÉLICE, USA PASO MÍNIMO (FINO / BAJO), EN:	A	DESPEGUES	CRUCERO	BAJAS RPM	B Y C SON CORRECTAS
11	LA VÁLVULA SELECTORA DE COMBUSTIBLE:	A	PERMITE BALANCEAR LA CANTIDAD DE COMBUSTIBLE , SOLO MEDIANTE EL CONSUMO	PERMITE ALIMENTAR UN MOTOR, DESDE CUALQUIER TANQUE, EN CONDICIONES DE BAJA CANTIDAD	PERMITE CORTAR EL PASO DE COMBUSTIBLE, DESDE CUALQUIER TANQUE HACIA UN MOTOR.	TODAS SON CORRECTAS
12	EN LA AVIACIÓN, ¿QUÉ TIPO DE BATERÍAS, SE USAN GENERALMENTE?	D	DE NICKEL - CADMIUN Y ALCALINAS	LITHIUN Y PLOMO	ALCALINAS Y PLOMO	DE ÁCIDO-PLOMO, Y NICKEL - CADMIUN
13	LOS DISTINTIVOS DE LAS TUBERÍAS TAPAS, ETC. PERTENECIENTES AL SISTEMA DE LUBRICACIÓN, SON DE COLOR:	C	VERDE	MARRÓN	AMARILLO	ROJO
14	UN MECÁNICO, PARA EFECTUAR REPARACIONES MENORES EN MOTORES RECÍPROCOS, DEBERÁ POSEER LA LICENCIA:	D	TMA I	TMA I (MOTORES A REACCIÓN)	TMA I (FUSELAJE ALA FIJA)	TMA I (MOTORES RECÍPROCOS)
15	CADA ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO CERTIFICADA (OMAC), DEBERÁ CONTROLAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS DIRECTIVAS DE AERONAVEGABILIDAD Y LLENAR LA RESPECTIVA:	C	INAC-43-001	INAC-21-003	INAC-39-001	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
16	¿UN ALTO ÁNGULO DE ATAQUE (SUBIDA), PUEDE OCASIONAR TURBULENCIA EN LA CORRIENTE DE ENTRADA DE AIRE A UN DUCTO DE ADMISIÓN AL COMPRESOR?	A	CIERTO	FALSO		
17	LOS CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDAD DE LAS AERONAVES, TIENEN UNA DURACIÓN DE:	C	UN AÑO	CINCO AÑOS	24 MESES	CUATRO AÑOS
18	SON CONSIDERADAS REPARACIONES MENORES:	A	LA ELABORACIÓN DE PARCHES SIMPLES, QUE NO REQUIERAN REFUERZOS A LAS COSTILLAS	LA ELABORACIÓN DE REBORDES DE LOS LARGUEROS, Y LARGUERILLOS	LA REPARACIÓN DE TANQUES DE COMBUSTIBLE, REMOVIBLES O INTEGRALES	TODAS LAS ANTERIORES
19	LOS CERTIFICADOS DE "ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO CERTIFICADO NACIONAL" (OMAC-N) ,TIENEN UNA VIGENCIA DE:	C	DOS AÑOS	CINCO AÑOS	UN AÑO	CUATRO AÑOS
20	PARA EJERCER FUNCIONES DE INSPECTOR EN UNA ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO CERTIFICADA , LA PERSONA DEBERÁ TENER:	D	UNA EXPERIENCIA COMO MÍNIMO DE CINCO (05) AÑOS EN EL EQUIPO	SER EGRESADO DE UN INSTITUTO DE EDUCACIÓN SUPERIOR (TSU)	SER POSEEDOR DE UNA LICENCIA TMA II, Y CONOCER BIEN LOS EQUIPOS	SER POSEEDOR DE UNA LICENCIA TMA II, CON SUS CORRESPONDIENTES HABILITACIONES.
21	CUANDO SE EFECTÚE UN CAMBIO DE MOTOR, ÉSTE DEBERÁ ASENTARSE EN LA BITÁCORA DE LA AERONAVE, Y CUMPLIR CON LA FORMA:	B	INAC-48-002.	INAC-43-006.	INAC-145-001.	INAC-39-002.
22	AL EFECTUAR UNA REPARACIÓN MAYOR DE UN MOTOR/CASCO/HÉLICE, SE DEBERÁ LLENAR LA FORMA:	D	INAC-43-002	INAC-43-003	INAC-43-004	INAC-43-001
23	EN AVIACIÓN, LA NOMENCLATURA "ATA 100", SE UTILIZA PARA :	C	ESTANDARIZAR LOS CÓDIGOS DE LAS PARTES DE LOS COMPONENTES DE LOS MOTORES Y DE LAS AERONAVES	CLASIFICAR POR CAPÍTULOS LOS MODELOS DE MOTORES Y DE AERONAVES	ORGANIZAR Y ESTANDARIZAR POR CAPÍTULOS, LA INFORMACIÓN CONTENIDA EN LOS MANUALES TÉCNICOS DE LOS FABRICANTES	FACILITAR LA UBICACIÓN DE LOS COMPONENTES DE LOS MOTORES Y DE LAS AERONAVES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
24	LA MARCA (MATRÍCULA) DE NACIONALIDAD VENEZOLANA, ESTÁ CONSTITUIDA POR LAS LETRAS:	C	YN	VZ	YV	YZ
25	LAS AERONAVES DESTINADAS AL SERVICIO AÉREO COMERCIAL (YV-C), NO ESTÁN OBLIGADAS A LLEVAR PINTADA LA BANDERA NACIONAL.	B	CIERTO	FALSO		
26	PARA OBTENER LA LICENCIA DE TÉCNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES II. SE DEBE TENER COMO MÍNIMO DE EDAD:	B	18 AÑOS	21 AÑOS	25 AÑOS	15 AÑOS
27	LAS BOMBAS PRODUCTORAS DE VACIO, ESTÁN CATALOGADAS COMO :	B	BOMBAS ALTERNAS	BOMBAS DE AIRE	BOMBAS CIENTÍFICAS	BOMBAS DE ACEITE
28	EN LOS MOTORES RECÍPROCOS, LOS ANILLOS DE CONTROL DE ACEITE, SE INSTALARÁN EN LAS RANURAS SUPERIORES DE LOS PISTONES.	B	CIERTO	FALSO		
29	LOS NÚMEROS DE CILINDROS (CANTIDAD) EN CADA ESTRELLA DE LOS MOTORES RADIALES, DEBERÁN SER IMPARES.	A	CIERTO	FALSO		
30	EN MOTORES A REACCIÓN, PARA LA GENERACIÓN DEL EMPUJE, SE BASAN EN:	C	LA PRIMERA LEY DE NEWTON	LA CUARTA LEY DE NEWTON	SEGUNDA Y TERCERA LEY DE NEWTON	LA PRIMERA Y QUINTA LEY DE NEWTON
31	EL RENDIMIENTO DE UNA CÁMARA ANULAR, ES INFERIOR AL DE UNA CÁMARA INDIVIDUAL (CAN).	B	CIERTO	FALSO		
32	EN LA TRAYECTORIA DEL AIRE A TRAVÉS DE UN MOTOR TURBO/HÉLICE, LA MAYOR PRESIÓN SE REGISTRARÁ EN:	C	LA SALIDA DE ESCAPE (TOBERA)	LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN	EL DIFUSOR POST-COMPRESOR	LA ENTRADA DEL ESTATOR DE TURBINA, PRIMERA ETAPA.

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
33	¿CUÁL ES EL COMPONENTE, EN DONDE SE PULVERIZA EL COMBUSTIBLE?	D	COMPRESOR	UNIDAD CONTROL DE FLUJO (FCU)	SALIDA BOMBA DE COMBUSTIBLE	INYECTOR
34	EN TUBO VENTURI, SE CUMPLE EL TEOREMA DE:	C	OTTO	WATT	BERNOULLI	ROBBER PARKER
35	LA ACTITUD DE UN AVIÓN EN VUELO, ESTÁ SOPORTADA POR LOS EJES:	C	LONGITUDINAL Y VERTICAL	VERTICAL Y LATERAL	VERTICAL, LONGITUDINAL, TRANSVERSAL	LATERAL, LONGITUDINAL, TRANSVERSAL
36	LA SUSTENTACIÓN EN UN AVIÓN, ¿SE PRODUCE EN EL EMPENAJE?	B	CIERTO	FALSO		
37	EL TIMÓN DIRECCIONAL DE UN AVIÓN, SE ENCUENTRA UBICADO EN:	C	EL ESTABILIZADOR HORIZONTAL	LAS ALAS	ESTABILIZADOR VERTICAL	EL CENTRO DE GRAVEDAD
38	PARA LOS SISTEMAS HIDRÁULICOS, LOS TIPOS DE FLUIDOS MAS CONOCIDOS SON:	D	LÍQUIDOS DE ORIGEN INDUSTRIAL	LÍQUIDOS DE ORIGEN MINERAL	LÍQUIDOS COMPUESTOS	LÍQUIDOS DE ORIGEN VEGETAL, MINERAL, Y SINTÉTICOS
39	LA SOLDADURA DE MAYOR USO EN CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN DE AERONAVES, ES:	D	SOLDADURA ELÉCTRICA	SOLDADURA DE BRONCE	SOLDADURA DE ESTAÑO	SOLDADURA OXI-ACETILÉNICA
40	PARA DARLE UNA MEJOR APARIENCIA (ACABADO) A UNA SOLDADURA, SE PROCEDERÁ AL LIMADO DE ÉSTA POR MEDIO DE DISCOS ESMERILIZADORES	B	CIERTO	FALSO		
41	LOS INSTRUMENTOS QUE AYUDAN A CONTROLAR LAS AERONAVES EN ACTITUD DE VUELO, SE CONOCEN COMO:	C	INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN	INSTRUMENTOS DE MOTORES	INSTRUMENTOS DE VUELO	INSTRUMENTOS AUXILIARES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
42	UN GENERADOR DE CORRIENTE (DC), ES:	C	UN COMPONENTE QUE TRANSFORMA, ENERGÍA CALORÍFICA EN ENERGÍA ELÉCTRICA	UN COMPONENTE QUE TRANSFORMA, ENERGÍA NEUMÁTICA EN ENERGÍA ELÉCTRICA	UN COMPONENTE QUE TRANSFORMA, ENERGÍA MECÁNICA EN ENERGÍA ELÉCTRICA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
43	PARA LA PRESURIZACIÓN DE AERONAVES EQUIPADAS CON MOTORES A TURBINA, GENERALMENTE EL AIRE ES SUMINISTRADO POR :	C	AIRE DE IMPACTO	EL VENTILADOR (FAN)	EL COMPRESOR DEL MOTOR	LA TURBINA
44	LAS CUATRO (4) FUERZAS FUNDAMENTALES, QUE ACTÚAN SOBRE UNA AERONAVE EN VUELO RECTO NIVELADO SON:	D	SUSTENTACIÓN, VELOCIDAD, PESO, RESISTENCIA	RESISTENCIA, ACELERACIÓN, PESO, SUSTENTACIÓN	SUSTENTACIÓN, PESO, TRACCIÓN, VELOCIDAD	SUSTENTACIÓN, PESO, TRACCIÓN, RESISTENCIA
45	LOS PANELES DE INSTRUMENTOS, ESTÁN PINTADOS CON UNA PINTURA ANTI-DESLUMBRANTE PARA:	D	IDENTIFICAR LOS GRUPOS DE INSTRUMENTOS	RESALTAR LA UBICACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS	PARA MEJORAR LA VISIÓN DE LOS COLORES	PARA EVITAR EL ENCANDILAMIENTO Y LA REFLEXIÓN.
46	LOS INSTRUMENTOS GIROSCÓPICOS OPERADOS POR SUCCIÓN, SON :	C	ALTÍMETRO/HORIZONTAL/ARTIFICIAL	INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL	HORIZONTE ARTIFICIAL, GIRO DIRECCIONAL, INDICADOR DE LADEO Y VIRAJE.	HORIZONTE, BRÚJULA MAGNÉTICA, VELOCÍMETRO
47	EN MOTORES TURBOCOMPRESORES, QUE POSEEN SISTEMA DE INYECCIÓN DE H ₂ O, ¿DIGA CUÁL, DE LOS TRES TIPOS MÁS USADOS ES EL MAS EFICIENTE?	C	INYECCIÓN EN LA ADMISIÓN DEL COMPRESOR	INYECCIÓN EN LA ADMISIÓN Y EN EL CARTER DEL DIFUSOR POST-COMPRESOR	INYECCIÓN EN LA (S) CÁMARA (S) DE COMBUSTIÓN	
48	LA GASOLINA USADA EN LOS AVIONES, ES UN:	C	COMPONENTE DERIVADO DE MINERALES	COMPONENTE QUÍMICO	HIDROCARBURO	COMBUSTIBLE ARTIFICIAL
49	LA INSPECCIÓN MAGNÉTICA (MAGNAFLUX), SE UTILIZA EN:	A	PIEZAS DE ACERO	PIEZAS METÁLICAS EN GENERAL	PIEZAS DE ALUMINIO	PIEZAS DE BRONCE

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
50	UN CABLE (GUAYA), DESIGNACIÓN 7 X 19 CORRESPONDE A:	B	FLEXIBLE	EXTRA FLEXIBLE	RÍGIDO	SEMI-RÍGIDO
51	LA APLICACIÓN DE ACEITE O GRASA, A LAS CONEXIONES DE UN EQUIPO DE SOLDADURA DE OXÍGENO/ACETILENO ES:	C	REQUERIDO PERIÓDICAMENTE	RECOMENDADO PARA PREVENIR CORROSIÓN	NO RECOMENDABLE	REQUERIDO SI VA A SER ALMACENADO
52	LOS LÍQUIDOS PENETRANTES O DYE CHECK, SE CONSIDERAN:	A	MÉTODO DE PRUEBAS NO DESTRUCTIVAS	MÉTODO DE PRUEBAS DESTRUCTIVAS	MÉTODO ALTERNO	MÉTODO DE LECTURA FÍSICA
53	LAS INSPECCIONES POR TINTES PENETRANTES, SON PRÁCTICAS PARA :	D	MATERIALES SOLAMENTE MAGNÉTICOS	MATERIALES MAGNÉTICOS, Y NO MAGNÉTICOS	VIDRIO, CERÁMICA, Y PLÁSTICOS	PUEDEN SER B Y C.
54	LA CAPACIDAD DE UN ACUMULADOR (BATERÍAS), ES DADA EN:	D	RESISTENCIA	AMPERAJE	VOLTAJE	AMPERIOS-HORAS
55	LOS DETECTORES DE FUEGO DEL TIPO" LOOP" EN LOS TURBO-COMPRESORES, ¿PUEDEN ACTIVARSE DANDO UNA SEÑAL ERRÓNEA POR DEFECTOS ELÉCTRICOS?	A	CIERTO	FALSO		
56	¿PARA OBTENER LA LICENCIA DE TÉCNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES, EL ASPIRANTE DEBERÁ LEER Y ESCRIBIR EL IDIOMA CASTELLANO?	A	CIERTO	FALSO		
57	UNA ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO CERTIFICADA NACIONAL (OMAC-N), QUE ESTÉ DEDICADA A REPARACIONES MAYORES DE MOTORES RECÍPROCOS R-1830, SU CLASIFICACIÓN SERÁ:	C	CATEGORÍA DE PLANTAS DE PODER, CLASE I	CATEGORÍA DE ESTRUCTURAS DE AERONAVES, CLASE II	CATEGORÍA DE PLANTAS DE PODER, CLASE II	CATEGORÍA DE MOTORES, CLASE III.
58	LOS INSTRUMENTOS GIROSCÓPICOS, PUEDEN SER:	D	OPERADOS POR SUCCIÓN.	OPERADOS ELÉCTRICAMENTE.	OPERADOS POR VACIO SOLAMENTE.	OPERADOS POR SUCCIÓN, O ENERGÍA ELÉCTRICA.

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
59	LAS BOMBAS PRODUCTORAS DE VACIO, SON OPERADAS:	C	ELÉCTRICAMENTE	POR AIRE DE IMPACTO	POR LOS MOTORES PROPULSORES DE AVIÓN	NINGUNA DE LAS ANTERIORES, ES CORRECTA
60	EL SISTEMA DE ENCENDIDO, UTILIZADO EN MOTORES AERONÁUTICOS (MOTORES RECÍPROCOS), ES:	C	SISTEMA DE ENCENDIDO POR BATERÍA	SISTEMA DE ENCENDIDO ELECTRÓNICO	SISTEMA DE ENCENDIDO POR MAGNETO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES ES CORRECTA
61	EN LOS MOTORES TURBO/FAN, EL EMPUJE SE BASA EN LA PRIMERA LEY DE NEWTON.	B	CIERTO	FALSO		
62	EL ACEITE USADO EN MOTORES DE REACCIÓN, ¿GENERALMENTE ES DE ORIGEN MINERAL?	B	CIERTO	FALSO		
63	LA MAYOR PRESIÓN REGISTRADA EN UN MOTOR TURBO/HÉLICE SE REGISTRAN EN :	C	LAS CÁMARAS DE COMBUSTIÓN	LA ENTRADA ESTATOR TURBINA DE ALTA	DIFUSOR PRE-CÁMARA	LA SALIDA DE ESCAPE ZONA 7
64	EL COMPONENTE QUE PROPORCIONA AIRE A LA (S) CÁMARAS (S) DE COMBUSTIÓN EN MOTORES A TURBINA, ES:	D	EL FCU	LA VÁLVULA BLEED	LA VÁLVULA DE PRESURIZACIÓN Y DESCARGA	EL, O LOS COMPRESORES
65	¿CUÁL SERÁ, EL VALOR DE UNA CUARTA PARTE (1/4) DE UN MIEMBRO ESTRUCTURAL CUYO DIÁMETRO ES DE: 1, 4/16"?	C	3/8"	1/2"	5/16"	0,320"
66	LA CUERDA DEL ALA, ES LA LÍNEA IMAGINARIA QUE UNE LA RAÍZ CON LA PUNTA DEL ALA:	B	CIERTO	FALSO		
67	LAS BOMBAS HIDRÁULICAS MANUALES, PUEDEN SER DE ACCIÓN SIMPLE O ACCIÓN DOBLE.	A	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
68	¿EN QUÉ POSICIÓN SE ENCONTRARÁN LOS AMORTIGUADORES DE LOS TRENES DE ATERRIZAJE?, CUANDO LOS TRENES ESTÁN ASEGURADOS EN POSICIÓN ABAJO EN CONDICIONES DE VUELO.	C	LOS AMORTIGUADORES ESTARÁN COMPRIMIDOS	EN POSICIÓN INTERMEDIA	COMPLETAMENTE EXTENDIDOS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
69	EL RESULTADO DE LA DIVISIÓN DEL MOMENTO TOTAL, ENTRE EL BRAZO DEL AVIÓN, SERÁ:	B	EL CENTRO DE GRAVEDAD	EL PESO TOTAL DEL AVIÓN	EL MOMENTO PARCIAL	EL LIMITE DEL C/G
70	LA MAYORÍA DE LOS ALTÍMETROS, ¿OPERAN CON PRESIÓN DINÁMICA?	B	CIERTO	FALSO		
71	¿CON QUE PRESIÓN TRABAJA EL INDICADOR DE VELOCIDAD VERTICAL?	D	CON PRESIÓN DINÁMICA	CON PRESIÓN ESTÁTICA	CON SUCCIÓN	CON PRESIÓN COMBINADA, DINÁMICA (PITOT), Y ESTÁTICA (BAROMÉTRICA).
72	LAS PARTES METÁLICAS DE UNA AERONAVE, QUE HAYAN SIDO AFECTADAS POR EL DERRAME DEL ELECTRÓLITO DE UNA BATERÍA NI-CD (NÍQUEL-CADMIO), PODRÁN LIMPIARSE CON:	C	AGUA DESTILADA	AGUA CON BICARBONATO	AGUA CON ÁCIDO BÓRICO	AGUA CON SOLUCIÓN JABONOSA
73	EL REÓSTATO, ES UN TIPO DE:	C	INTERRUPTOR DOBLE	TRANSFORMADOR	RESISTENCIA	CONDENSADOR
74	LAS ESTACIONES DEL ALA DE UN AVIÓN, SON MEDIDAS:	D	ADELANTE O ATRÁS DEL CG.	HACIA AFUERA, A PARTIR DE LA LÍNEA CENTRAL DEL EJE LATERAL	HACIA AFUERA, A PARTIR DE LA RAÍZ DEL ALA	HACIA AFUERA, A PARTIR DE LA LÍNEA CENTRAL DEL EJE LONGITUDINAL.
75	¿QUÉ SISTEMA, ES USADO COMÚNMENTE PARA CAMBIAR EL ÁNGULO DE RECORRIDO EN LA OPERACIÓN DE UNA GUAYA DE CONTROL?	C	DE SEPARADORES	POR MARCOS	DE POLEAS	POR PALANCAS DE CONTROL

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
76	PARA LA COMPROBACIÓN DE FUGAS EN EL EQUIPO DE SOLDADURA AUTÓGENA, SE EMPLEARÁ:	C	EL MÉTODO POR APRECIACIÓN FÍSICA	ACERCANDO UN FÓSFORO ENCENDIDO ALREDEDOR DE LAS CONEXIONES	UN CEPILLO CON AGUA JABONOSA	CON TALCO, O CUALQUIER COMPUESTO SEMEJANTE
77	LAS HÉLICES, SON PERFILES ASIMÉTRICOS:	A	CIERTO	FALSO		
78	GENERALMENTE, LAS HÉLICES DE PASO FIJO ESTÁN EQUIPADAS CON GOBERNADORES DE SOBRE-VELOCIDAD.	B	CIERTO	FALSO		
79	FUERZA CENTRÍFUGA DE LA PALA, ES AQUELLA QUE ES ORIGINADA POR LA FUERZA DEL AIRE RESULTANTE, Y PRODUCE ESFUERZOS DE TORSIÓN.	B	CIERTO	FALSO		
80	¿QUÉ EFECTO AERODINÁMICO LIMITA LAS REVOLUCIONES MÁXIMAS DE UNA HÉLICE?	C	EXCEDE LA TORSIÓN SOBRE LAS PALAS	LA FUERZA CENTRÍFUGA	LA COMPRESIBILIDAD DEL PERFIL AERODINÁMICO DE LAS PALAS	LA CARGA DE ESFUERZO SOBRE LAS BANCADAS DEL CIGÜEÑAL
81	¿CUÁL ES EL OBJETO DE PINTAR LAS CARAS DE LAS PALAS CON PINTURA DE COLOR OSCURO?	B	PROTEGER EL MATERIAL DE LAS PALAS	EVITAR EL REFLEJO HACIA LA CABINA DEL PILOTO	ES MOTIVADO A EFECTOS DECORATIVOS	SON NORMAS DEL FABRICANTE
82	OCTANAJE DE LA GASOLINA ES:	C	LA CUALIDAD DE LA GASOLINA, PARA AUMENTAR EL CABALLAJE	LA CUALIDAD DE LA GASOLINA, PARA AUMENTAR EL PUNTO DE EBULLICIÓN	LA CUALIDAD ANTI-DETONANTE DE LA GASOLINA	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
83	POTENCIA INDICADA, ¿ES LA FUERZA QUE ES APLICADA AL EJE DE LA HÉLICE?	B	CIERTO	FALSO		
84	LOS SISTEMAS DE ENCENDIDO DE LOS MOTORES RADIALES, SON DOBLES Y EL MAGNETO DERECHO ENCENDERÁ TODOS LOS CILINDROS PARES.	B	CIERTO	FALSO		

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
85	LOS CARBURADORES DE FLOTANTE, TAMBIÉN SE CONOCEN COMO CARBURADORES DE NIVEL CONSTANTE.	A	CIERTO	FALSO		
86	AL AUMENTAR LAS REVOLUCIONES (R.P.M.) DE UN ALTERNADOR SIN RECTIFICADOR, ¿EL CICLAJE SE MANTENDRÁ INALTERABLE?	B	CIERTO	FALSO		
87	EL EFECTO DE ROTACIÓN DE LAS PALAS, EN AERONAVES DE ALA ROTATIVA, ES EFECTUADO POR EL PLATO DE CONTROL.	B	CIERTO	FALSO		
88	LA DISTANCIA ENTRE REMACHES DEBERÁ SER COMO MÍNIMA, CINCO VECES EL DIÁMETRO DEL REMACHE.	B	CIERTO	FALSO		
89	GENERALMENTE, EL CHEQUEO DE COMPRESIÓN (AVIACIÓN GENERAL) EN LOS MOTORES RECÍPROCOS SE REALIZARÁ:	D	CADA 1.000 HORAS	GENERALMENTE	CADA SERVICIO "C"	CADA INSPECCIÓN DE 100 HORAS
90	PARA LOS EFECTOS DE PESO Y BALANCE, EL PESO DEL ACEITE PARA MOTOR RECÍPROCO ES:	B	UN GALÓN USA = 7.0 LIBRAS	UN GALÓN USA = 7.5 LIBRAS	UN GALÓN USA = 8.35 LIBRAS	UN GALÓN USA = 6.0 LIBRAS
91	PARA CHEQUEAR EL AJUSTE CORRECTO (LUZ) DE LOS ELECTRODOS EN LAS BUJÍAS DE MOTORES RECÍPROCOS, SE EMPLEARÁ UN CALIBRADOR DE:	B	DE LÁMINAS	DE ALAMBRE REDONDO	VERNIER	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
92	EL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD DE UNA AERONAVE ALA ROTATIVA, TIENE UNA DURACIÓN DE:	C	1 AÑO	3 AÑOS	24 MESES	90 DÍAS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
93	LOS DISTINTIVOS DE LAS TUBERÍAS O LÍNEAS DEL SISTEMA DE VACIO, SON DE COLOR :	C	BLANCO / AZUL	GRIS / BLANCO	BLANCO / VERDE	BLANCO / NEGRO
94	UN TÉCNICO EN MANTENIMIENTO AERONÁUTICO, PARA EFECTUAR UNA REPARACIÓN MENOR, MANTENIMIENTO PREVENTIVO, O MANTENIMIENTO GENERAL, DEBERÁ POSEER AL MENOS:	A	LICENCIA DE TMA I, FUSELAJE (ALA FIJA / ALA ROTATIVA)	LICENCIA DE TMA II (INSPECTOR)	LICENCIA DE TMA I, (MOTORES Y ACCESORIOS)	LICENCIA DE TMA II, (MOTORES Y ACCESORIOS)
95	UN CERTIFICADO TIPO SUPLEMENTARIO (STC), ES UN CAMBIO MAYOR SOBRE EL CERTIFICADO TIPO DONDE PUEDEN ALTERARSE LOS VALORES ORIGINALES	A	CIERTO	FALSO		
96	LAS ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO (OMAC), ESTÁN CERTIFICADOS EN LAS SIGUIENTES CATEGORÍAS:	C	AERONAVES PEQUEÑAS, GRANDES, MOTORES, Y OTRAS ESPECIALIDADES.	AERONAVES, HELICÓPTEROS, MOTORES, TURBINAS, HÉLICES, ACCESORIOS.	ESTRUCTURA DE AERONAVES, PLANTAS DE PODER, HÉLICES, RADIOS, INSTRUMENTOS, ACCESORIOS	AL MENOS, EL 50% DEL PERSONAL TÉCNICO DEBE ESTAR DEBIDAMENTE CALIFICADO
97	CADA ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO CERTIFICADA, (OMAC) DEBE TENER:	C	LA TOTALIDAD DEL PERSONAL LICENCIADO, MAS UN ING. AERONÁUTICO.	POR LO MENOS EL 80% DEL PERSONAL LICENCIADO, Y EL RESTO ACTÚAN COMO AUXILIARES.	LA CANTIDAD DE MECÁNICOS VARIARÁ, DE ACUERDO AL VOLUMEN, TIPO Y HABILITACIONES DE LA OMA.	AL MENOS EL 50% DEL PERSONAL TÉCNICO DEBE ESTAR DEBIDAMENTE CALIFICADO.
98	LOS TRABAJOS QUE PUEDEN REALIZAR LAS OMAC-N, VAN A DEPENDER:	C	DEL TIPO DE TRABAJO QUE PUEDEN REALIZAR LOS MECÁNICOS.	DEL TIPO AERONAVES QUE TENGAN CONTRATO DE MANTENIMIENTO	DE LA CLASIFICACIÓN QUE TENGA LA OMA RESPECTIVA.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES.
99	ALA CANTILÉVER ES:	B	UN PLANO O SEMI ALA CON HIPERSUSTENTADORES	UN ALA QUE CARECE DE MIEMBROS ESTRUCTURALES EXTERNOS	UN ALA CON REFUERZOS O MONTANTES EXTERNOS	SON USADOS EN AERONAVES BIPLANOS.
100	LOS ACUMULADORES DE PRESIÓN, EN LOS SISTEMAS HIDRÁULICOS PUEDEN SER:	C	RECTANGULARES	ESFÉRICOS SOLAMENTE	ESFÉRICOS, O CILÍNDRICOS	CUADRADOS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
101	LOS CERTIFICADOS DE " ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO CERTIFICADO EXTRANJERO" (OMAC-E) ,TIENEN UNA VIGENCIA DE:	C	DOS AÑOS	CINCO AÑOS	UN AÑO	CUATRO AÑOS
102	LAS AERONAVES DESTINADAS AL SERVICIO AÉREO PRIVADO (YV-P), NO ESTÁN OBLIGADAS A LLEVAR PINTADAS LA BANDERA NACIONAL.	B	CIERTO	FALSO		
103	LOS MOTORES RECÍPROCOS INSTALADOS EN AERONAVES QUE OPERAN POR ENCIMA DE 10000'; GENERALMENTE ¿PUEDEN ESTAR EQUIPADOS CON CARBURADORES?	B	FALSO	CIERTO		
104	¿LOS MOTORES A REACCIÓN, INSTALADOS EN AVIONES LIVIANOS (MENOS DE 12.500 LIBRAS), ESTÁN CLASIFICADOS CÓMO MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA?	A	CIERTO	FALSO		
105	PARA "APAGAR"(CORTAR) POR MAGNETOS UN MOTOR, EL CIRCUITO PRIMARIO DEBE ESTAR:	A	PUESTO A MASA, A TRAVÉS DE LA SUICHERA (SWITCH)	EN POSICIÓN ABIERTA, A TRAVÉS DE LA SUICHERA (SWITCH)	EN CORTO, CON EL CIRCUITO SECUNDARIO	EN DERIVACIÓN, CON EL CIRCUITO DE BATERÍA
106	LOS MOTORES A REACCIÓN, REALIZAN LA COMBUSTIÓN A UN VOLUMEN, CONSTANTE.	B	CIERTO	FALSO		
107	GENERALMENTE, LOS SISTEMAS DE ARRANQUE EN MOTORES DE TURBINA, SON OPERADOS:	D	NEUMÁTICAMENTE	POR IMPACTO	ELÉCTRICAMENTE	TODAS LAS ANTERIORES
108	SEGÚN LA TRAYECTORIA DE LOS GASES, LAS TURBINAS (RUEDAS) SE CLASIFICAN EN:	C	TURBO- HÉLICES.	AXIALES, Y CENTRÍFUGAS.	CENTRÍPETAS (O RADIALES), Y AXIALES.	CENTRÍFUGAS, Y COMPRESORAS.
109	LOS CONTROLES DIFERENCIALES DEL AVIÓN, CONCIERNEN CON:	C	LAS ALETAS DE FLAPS.	LOS ELEVADORES.	LOS ALERONES.	LOS TRENES DE ATERRIZAJE.

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
110	LOS INSTRUMENTOS, QUE AYUDAN A CONTROLAR LAS AERONAVES EN ACTITUD DE VUELO, SE CONOCEN COMO INSTRUMENTOS DE:	D	INSTRUMENTOS AUXILIARES	INSTRUMENTOS DE MOTORES	INSTRUMENTOS DE NAVEGACIÓN	INSTRUMENTOS DE VUELO
111	LAS LÍNEAS DEL SISTEMA EXTINTOR DE FUEGO, SE IDENTIFICAN CON ANILLOS O DISTINTIVOS (CINTAS) DE COLOR:	C	ROJO	AMARILLO	MARRÓN	NEGRO
112	UNA BATERÍA DE NI-CD (NÍQUEL-CADMIO), PRODUCIRÁ CORRIENTE:	A	CONTINUA (DC)	ALTERNA (AC)	CORRIENTE MIXTA	CORRIENTE CICLÍNICA
113	A MAYOR ALTURA, LA DENSIDAD DEL AIRE AUMENTA.	B	CIERTO	FALSO		
114	EL CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD TIENE UNA DURACIÓN DE:	B	UN AÑO (1)	DOS AÑOS (2)	CINCO AÑOS (5)	SEIS AÑOS (6)
115	LOS TRATADOS INTERNACIONALES (CONVENIOS), SE ACATARÁN CON PREFERENCIA A LAS LEYES Y REGULACIONES DE LA REPÚBLICA.	A	CIERTO	FALSO		
116	EN LOS MOTORES A TURBINA, GENERALMENTE SE INSTALAN DETECTORES DE HUMO.	B	CIERTO	FALSO		
117	¿CUÁL SERÁ LA TEMPERATURA A CONDICIONES ISA AL NIVEL DEL MAR (SL)?	C	15° FAHRENHEIT	18° CENTÍGRADOS	59° FAHRENHEIT	30° CENTÍGRADOS
118	EN OPERACIONES DE MANTENIMIENTO (INSPECCIÓN MANT. PREVENTIVO), LOS CHEQUEOS DE COMPRESIÓN A LOS CILINDROS DE LOS MOTORES, SE EFECTÚAN A:	D	CADA 1000 HORAS	EN CADA SERVICIO "A"	CADA 500 HORAS	CADA 100 HORAS
119	EN UNA AERONAVE PEQUEÑA, DISEÑADA CON UN MOTOR RECÍPROCO DE 200 HP, EL ÓRGANO PROPULSOR DE ESTE AVIÓN ES:	C	EL CIGÜEÑAL	LOS PISTONES	LA HÉLICE	LOS CILINDROS

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
120	LAS PLANTAS DE PODER (MOTORES) DE LOS HELICÓPTEROS, CUYOS MOTORES SON DEL TIPO DE TURBINA, ESTÁN CATALOGADAS COMO:	D	MOTORES TURBO / HÉLICE	MOTORES RECÍPROCOS	MOTORES AUXILIARES	MOTORES TURBO/EJE
121	EL ANEMÓMETRO, ES EL INSTRUMENTO QUE INDICA LA VELOCIDAD DE LA AERONAVE CON RESPECTO AL AIRE QUE LO RODEA: Y TRABAJA CON:	A	PRESIÓN DINÁMICA O DE IMPACTO (PITOT).	PRESIÓN ESTÁTICA (AMBIENTE).	PRESIÓN ATMOSFÉRICA (BAROMÉTRICA).	PRESIÓN DINÁMICA (PITOT) ,Y PRESIÓN ESTÁTICA (BAROMÉTRICA).
122	EL ÓRGANO PROPULSOR EN VUELO HORIZONTAL DE UNA AERONAVE ALA ROTATIVA ES:	C	EL MOTOR AUXILIAR	EL MOTOR A TURBINA	EL ROTOR PRINCIPAL	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
123	LAS HÉLICES QUE PUEDEN VARIAR SU PASO SE LES LLAMA:	B	HÉLICE DE PASO DISTINTO	HÉLICE DE PASO VARIABLE	HÉLICE MÓVIL	HÉLICE CAMBIANTE
124	LA CURVATURA QUE PRESENTA UNA HÉLICE A LO LARGO DE SU ENVERGADURA SE CONOCE COMO	A	TORSIÓN	DOBLES	TORQUE	PAR
125	LAS HÉLICES QUE SON COLOCADAS EN LA PARTE DETRÁS DEL FUSELAJE SE CONOCE COMO	C	HÉLICE DE PASO VARIABLE	HÉLICE DE PASO FIJO	HÉLICE DE EMPUJE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
126	LA DISPOSICIÓN DEL TREN DE ATERRIZAJE, TREN PRINCIPAL Y TREN DE NARIZ SE CONOCE COMO	A	TREN TRICICLO	TREN DE PATÍN DE COLA	TREN BICICLETA	TREN MOTO PROPULSADO
127	¿CÓMO SE LE LLAMA A LA TURBULENCIA GENERADA EN LA PUNTA DE LAS ALAS?	B	REMOLINOS ALARES	VÓRTICE	FLUJO TURBULENTO	FLUJO POCO LAMINAR
128	A QUE SE LE LLAMA RESBALAMIENTO DE UNA HÉLICE:	A	A LA DIFERENCIA ENTRE EL PASO GEOMÉTRICO Y EL PASO EFECTIVO	AL EFECTO QUE SE PRODUCE CUANDO LA HÉLICE EXCEDE LOS LIMITES MÁXIMOS DE RPM	AL EFECTO QUE SE PRODUCE CUANDO LA HÉLICE GIRA EN VACIO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
129	EN QUE CARA DE LAS PALAS DE LAS HÉLICES EXISTE MENOR PRESIÓN CUANDO ESTA GIRANDO	A	EN LA CARA DELANTERA	EN LA CARA TRASERA	NO EXISTE DIFERENCIA DE PRESIÓN EN NINGUNA CARA DE NINGUNA HÉLICE	EN LA RAÍZ DE LA PALA
130	¿DE QUÉ TIPO PUEDEN SER LAS HÉLICES DE VELOCIDAD CONSTANTE PARA AERONAVES LIVIANAS?	C	SIN POSICIÓN BANDERA, CON POSICIÓN BANDERA, REVERSIBLE	DE MADERA, METÁLICAS, MIXTAS	SIN POSICIÓN BANDERA, REVERSIBLES, METÁLICAS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
131	EL TIEMPO DE ABERTURA DE LAS VÁLVULAS SE MIDE EN GRADOS DE	B	GIRO DEL CIGÜEÑAL	RECORRIDO DEL PISTÓN	GIRO DE LA HÉLICE	NINGUNA
132	LOS ELEVADORES SE MUEVEN DE MANERA SIMULTANEA PERO DE MANERA OPUESTA	B	FALSO	CIERTO		
133	EL SISTEMA PITOT ESTÁTICO ALIMENTA A QUE INSTRUMENTOS	D	VELOCÍMETRO	VARIÓMETRO	ALTÍMETRO	TODOS
134	EL INDICADOR DE RPM MUESTRA LA CANTIDAD DE VUELTAS QUE REALIZA EL EJE DEL MOTOR:	A	CIERTO	FALSO		
135	LA LUZ ENCENDIDA DEL ALTERNADOR EN EL TABLERO DE LA CABINA INDICA	A	QUE EL CONSUMO DE ENERGÍA ES DE LA BATERÍA	PARA ILUMINAR LA CABINA	FORMA PARTE DE LA ILUMINACIÓN DE LOS INSTRUMENTOS	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
136	LOS DOS TIPOS GENERALES DE FUSELAJE SE LLAMAN:	B	ARMAZÓN Y MONOCOQUE	MONOCOQUE Y SEMI-MONOCOQUE	ARMAZÓN Y SEMI-MONOCOQUE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
137	CUALES SON LAS ALEACIONES USADAS PRINCIPALMENTE EN UN FUSELAJE DE TIPO SEMI-MONOCOQUE:	A	ALUMINIO Y MAGNESIO	ALUMINIO Y TITANIO	MAGNESIO Y ACERO	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
138	LA UNIDAD DE CONTROL DE COMBUSTIBLE DE UN CARBURADOR DE INYECCIÓN POR PRESIÓN CONTIENE	A	TODOS LOS INYECTORES Y VÁLVULAS	LOS CONTROLES DE AIRE ATMOSFÉRICO	LOS REGULADORES DE MEZCLA Y RALENTÍ	NINGUNA DE LAS ANTERIORES

Nro.	Pregunta	Resp.	Opción A	Opción B	Opción C	Opción D
139	UNA MEZCLA DEMASIADO POBRE HACE QUE:	A	EL MOTOR SE CALIENTE EN EXCESO	SE PRODUZCAN EXPLOSIONES EN EL CARBURADOR	EL MOTOR NO REACCIONE EN FORMA INSTANTÁNEA A UNA ACCELERACIÓN BRUSCA.	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
140	DE ACUERDO A QUE PUEDEN SER CLASIFICADOS LOS MOTORES RECÍPROCOS:	B	A LA POSICIÓN DE LOS PISTONES CON RESPECTO A LA HÉLICE	A LA POSICIÓN DE LOS CILINDROS CON RESPECTO AL CIGÜEÑAL	A LA POSICIÓN DEL CIGÜEÑAL CON RESPECTO AL FUSELAJE	NINGUNA DE LAS ANTERIORES
141	¿QUÉ TIPO DE CILINDROS TIENE ALETAS DELGADAS DESDE LA BASE?	B	EL ENFRIADO POR LÍQUIDOS	EL ENFRIADO POR AIRE	EL DE MOTORES RADIALES	EL DE MOTORES FUERA DE BORDA
142	¿QUE PARTE DEL MOTOR ESTA SUJETA A LOS MAYORES ESFUERZOS?	D	LAS VÁLVULAS	LOS CILINDROS	LOS PISTONES	EL CIGÜEÑAL

