

CONOCIMIENTO AERONAVE (5)

1. La función de los estabilizadores vertical y horizontal de cola es:
 - a) Ser el soporte del timón de profundidad y de dirección, respectivamente.
 - b) Mantener estable el avión en guiñadas y cabeceos.
 - c) Ser el soporte del timón de dirección y de profundidad, respectivamente.
 - d) Mantener recto y estable todo el empenaje de cola.

2. El grupo motor es:
 - a) El tipo de motor que utiliza cada aeronave.
 - b) El conjunto de elementos que forman el motor como son los cilindros, el pistón, el cigüeñal y la biela.
 - c) El conjunto formado por el motor y la hélice.
 - d) El elemento que genera la tracción necesaria para el avión.

3. ¿Cuál es el verdadero elemento tractor de la aeronave?
 - a) El motor.
 - b) La hélice.
 - c) El grupo motor.
 - d) Todas son correctas.

4. Las fases de un motor de cuatro tiempos son:
 - a) Admisión, compresión, detonación y expulsión.
 - b) Admisión, compresión, expulsión y tracción.
 - c) Admisión, compresión, explosión y expulsión.
 - d) Compresión, explosión, expulsión y tracción.

5. ¿Cuál de los siguientes fenómenos puede indicar que se está produciendo preignición?
 - a) La pérdida de potencia.
 - b) Funcionamiento irregular del motor.
 - c) Una perforación del pistón.
 - d) Todas son correctas.

6. Con hélices de paso variable, en despegues:
 - a) Llevaremos paso corto.
 - b) Es indiferente el paso que llevemos, lo importante es llegar a la velocidad adecuada para despegar.
 - c) Llevaremos paso largo.
 - d) Llevaremos la hélice en posición de bandera.

7. Con hélices de paso variable, el paso largo se utiliza:
 - a) Para bajas velocidades.
 - b) Cuando necesitamos mucha potencia.
 - c) Para altas velocidades.
 - d) En despegues.

8. ¿En qué orden se dan las fases de un motor de cuatro tiempos?
 - a) Compresión, admisión, explosión y expulsión.
 - b) Admisión, compresión, expulsión y explosión.
 - c) Admisión, explosión, compresión y expulsión.
 - d) Admisión, compresión, explosión y expulsión.

CONOCIMIENTO AERONAVE (5)

9. ¿Por qué se deben llenar completamente los depósitos de combustible después del último vuelo?
- Para asegurarnos de que no nos quedaremos sin combustible la próxima vez que salgamos a volar.
 - Para evitar la condensación de agua en el interior del depósito.
 - Porque así será más difícil que éste se evapore.
 - Después del último vuelo los depósitos no se deben llenar, hay que vaciarlos.
10. ¿Dónde se produce la compresión en un motor de cuatro tiempos?
- En el cilindro.
 - En la apertura que regula la válvula.
 - En el pistón.
 - En el cigüeñal.
11. ¿Por qué es importante la calefacción del carburador?
- Porque su uso calienta el combustible y esto favorece la explosión en el cilindro.
 - Porque así se mejora su lubricación.
 - Para evitar la formación de hielo o eliminarlo cuando ya se ha creado.
 - Para mejorar el rendimiento del motor.
12. ¿Cuál es la forma más común de deshacerse del hielo de las hélices?
- Con un tipo de alcohol especial.
 - Aumentando las revoluciones para que se desprenda.
 - Mediante el uso de la calefacción.
 - Debido a su movimiento, es imposible que se forme hielo sobre ellas en vuelo.
13. Si dejamos de aplicar calor al carburador y no aplicamos ningún ajuste a la mezcla, ésta:
- Se enriquece.
 - Se mantiene igual.
 - Se empobrece.
 - Ninguna es correcta.
14. Si ponemos la calefacción en el carburador debido a la formación de hielo, ¿tenemos que ajustar la mezcla de aire y combustible?
- No, porque ésta no sufrirá ningún cambio.
 - Sí, porque con el aire caliente se enriquece.
 - Sí, porque con el aire caliente se empobrece.
 - No podemos hacer ningún ajuste sobre la mezcla, ya que viene determinada por el tipo de motor.
15. ¿Dónde se realiza la mezcla aire/combustible?
- En el cilindro.
 - En el depósito.
 - En la válvula de admisión.
 - En el carburador.
16. Además de reducir el rozamiento entre las partes internas del motor, el aceite puede:
- Aumentar la temperatura de las partes calientes del motor.
 - Disminuir la temperatura de las partes más calientes del motor.
 - Proteger del óxido y la corrosión a las partes internas del motor.
 - B y C son correctas.

CONOCIMIENTO AERONAVE (5)

17. ¿Qué factor/es influye/n en el buen funcionamiento del aceite en el motor?
- La temperatura.
 - La presión.
 - La cantidad.
 - Todas son correctas.
18. ¿Cuál es el elemento del motor que convierte el movimiento lineal generado por el pistón en un movimiento circular?
- El cigüeñal.
 - La biela.
 - El cilindro.
 - El propio pistón.
19. El sistema de encendido de un motor de pistón:
- Consta de dos bujías por cilindro y dos magnetos.
 - Consta de una bujía por cilindro y dos magnetos.
 - Consta de dos bujías por cilindro y una magneto.
 - Consta de una bujía por cilindro y una magneto.
20. En un motor de pistón, el sistema de encendido cuenta con dos bujías por cilindro y una magneto.
- Verdadero.
 - Falso.
21. ¿Cómo se consigue la ignición de la mezcla en el motor de combustión interna?
- La bujía produce una corriente eléctrica que hace pasar por la magneto.
 - Cada magneto proporciona la corriente necesaria a las bujías para que produzcan la chispa que inicia la ignición.
 - La propia compresión de la mezcla es la que hace que comience la ignición.
 - Ninguna de las anteriores es correcta.
22. Podemos definir la mezcla estequiométrica como:
- La relación a la que se quema toda la mezcla de aire y combustible.
 - Aquella que presenta el menor consumo posible de combustible.
 - La mezcla de aire y combustible que se da en el carburador y que podemos regular para que sea rica o pobre.
 - Ninguna de las anteriores.
23. En un motor de cuatro tiempos, ¿cuál consideramos que es la mezcla estequiométrica?
- 8:1
 - 1:8
 - 1:15
 - 15:1
24. Si la relación de mezcla que tenemos en un motor atmosférico de cuatro tiempos es de 12:1, ¿qué significa?
- Que tenemos mezcla estequiométrica.
 - Que tenemos mezcla rica.
 - Que tenemos mezcla pobre.
 - El motor no funcionará con esa mezcla.

CONOCIMIENTO AERONAVE (5)

25. Si en un motor de cuatro tiempos llevamos mezcla 17:1, quiere decir que:
- Llevamos mezcla rica.
 - Llevamos mezcla pobre.
 - Llevamos la mezcla estequiométrica.
 - El motor no puede funcionar con esa mezcla.
26. Una detonación puede producirse por:
- Presiones de admisión muy altas.
 - Bajas temperaturas.
 - Presiones de admisión muy bajas.
 - Alto número de revoluciones.
27. Con un motor atmosférico, en un ascenso la mezcla____ y la potencia____:
- Se enriquece / aumenta.
 - Se enriquece / disminuye.
 - Se empobrece / aumenta.
 - Se enriquece / disminuye.
28. En un motor atmosférico, ¿en cuál de las siguientes situaciones se puede enriquecer la mezcla de aire y combustible sin que la modifiquemos nosotros?
- En descensos.
 - En ascensos.
 - En despegues en días de temperaturas muy altas.
 - B y C son correctas.
29. Las hélices, al ser siempre fijas, no pueden cambiar su ángulo de ataque:
- Falso.
 - Verdadero.
30. Indique la correcta. Una hélice de velocidad constante:
- Es cualquier hélice de paso fijo.
 - Es cualquier hélice de paso variable.
 - Es una hélice de paso variable que se ajusta automáticamente y que mantiene fija su velocidad de giro.
 - Todas las hélices son de velocidad constante.
31. ¿Cuál será la primera indicación de que tenemos hielo en el carburador?
- Una caída en la presión de admisión si tenemos hélice de paso variable.
 - Tendremos que llevar siempre la calefacción porque no podremos saber si tenemos hielo hasta que el motor finalmente se pare.
 - Una caída de las revoluciones del motor si tenemos hélice de paso fijo.
 - A y C son correctas.
32. En un viraje coordinado:
- La bola se encuentra en el centro.
 - Daremos una vuelta de 180°.
 - El bastón se encuentra en el centro.
 - A y C son correctas.

CONOCIMIENTO AERONAVE (5)

33. Nuestro anemómetro marca las siguientes velocidades: Vs0 55; Vs1 65; Vfe 100; Vno 150; Vne 180. ¿A partir de qué velocidad no debemos usar los flaps?
- 65.
 - 100.
 - 150.
 - 180.
34. La velocidad Vs1 del anemómetro marca:
- La velocidad mínima a la que podemos usar flaps.
 - La mínima velocidad con flaps.
 - La velocidad mínima sin flaps.
 - La velocidad máxima con flaps.
35. La velocidad a la que podemos volar tanto con flaps como sin ellos está delimitada en el anemómetro por:
- Vs0 y Vfe.
 - Vfe y Vno.
 - Vs0 y Vs1.
 - Vs1 y Vfe.
36. Nuestro anemómetro marca las siguientes velocidades: Vs0 55; Vs1 65; Vfe 100; Vno 150; Vne 180. De las siguientes velocidades, ¿a cuál podríamos volar si estamos en zona de turbulencias?
- 120.
 - 165.
 - 60.
 - 55.
37. En vuelo nos encontramos con una zona de turbulencias moderadas. ¿A qué velocidad deberemos ir?
- Dentro de los límites del arco blanco, pues sólo así evitaremos daños estructurales en la aeronave.
 - Dentro de los límites del arco amarillo, pues si vamos más despacio las turbulencias nos pueden hacer entrar en pérdida.
 - Dentro de los límites del arco verde, pues así evitaremos los daños estructurales que pueden causar las turbulencias.
 - A la que esté establecida como nuestra velocidad de crucero.
38. La cápsula que forma parte del altímetro está tarada a:
- 1013 milibares a 15°.
 - 29'92 pulgadas de mercurio a 15°.
 - La presión atmosférica estándar a nivel del mar.
 - Todas son correctas.
39. Indique la correcta. El altímetro:
- Se lee empezando por la aguja más grande y en orden decreciente.
 - Se empieza a leer por la aguja más pequeña y en orden creciente.
 - Su aguja más pequeña indica los miles de pies.
 - La aguja más grande señala los diez miles de pies.

CONOCIMIENTO AERONAVE (5)

40. ¿Cuál es el tipo de combustible utilizado en aviación?
- Diesel 100.
 - Avgas 100.
 - Avgas 80.
 - Avgas 100LL.
41. ¿Por qué no debemos utilizar un combustible de menor número de octanos que el recomendado para nuestra aeronave?
- Porque mejorará el rendimiento del motor a corto plazo pero puede ser perjudicial con el paso del tiempo.
 - Porque el motor no lo aceptará y no podrá ponerse en marcha.
 - Porque podría provocar detonación.
 - Porque no generará la suficiente potencia en el motor necesaria para el vuelo.
42. ¿A qué nos referimos cuando hablamos del número de octanos del combustible?
- A la resistencia de ese combustible a detonar.
 - A la cantidad de aditivos que lleva.
 - A su capacidad para mejorar el rendimiento de la aeronave.
 - Ninguna de las anteriores es correcta.
43. Con hélices de paso fijo, si aplicamos palanca de mando de gases:
- Aumenta la potencia y disminuyen las revoluciones por minuto.
 - Disminuye la potencia y aumentan las revoluciones por minuto.
 - Aumenta la potencia y las revoluciones por minuto se mantienen iguales.
 - Aumenta la potencia y aumentan las revoluciones por minuto.
44. Con hélice de paso fijo, el tacómetro:
- Indica el número de revoluciones de la hélice.
 - Indica el número de revoluciones del motor.
 - Indica si la mezcla aire / combustible es la adecuada.
 - A y B son correctas.
45. Indique la correcta. Con hélice de velocidad constante:
- El paso de la hélice siempre será fijo.
 - El número de revoluciones del motor variará en función de factores como la velocidad o la presión de admisión.
 - El número de revoluciones del motor se mantendrá constante.
 - A y C son correctas.
46. Con hélice de velocidad constante, el regulador mantiene fijo el número de revoluciones del motor modificando el paso de las palas:
- Falso.
 - Verdadero.

CONOCIMIENTO AERONAVE (5)

47. Antes de proceder a la puesta en marcha del motor, el piloto deberá poner la válvula selectora:
- Es indiferente.
 - En el depósito que esté más vacío.
 - En el depósito que esté más lleno.
 - No podemos seleccionar un depósito, pues la válvula lo hace automáticamente.
48. Si durante el arranque del motor pasan 30 segundos y observamos que no hay indicación de presión del aceite, ¿cómo procederemos?
- Apagaremos el motor.
 - Esperaremos otros 30 segundos.
 - Aplicaremos calor al carburador.
 - Continuaremos sin prestarle mayor importancia.
49. ¿Qué elemento/s proporciona/n energía al sistema eléctrico de la aeronave?
- El alternador.
 - La batería.
 - La magneto.
 - A y B son correctas.
50. Los instrumentos de la aeronave se clasifican en dos grandes grupos que son:
- Alimentados por corriente alterna y alimentados por corriente continua.
 - Basados en la medición de presión dinámica y en la medición de presión estática.
 - Basados en las propiedades de rigidez en el espacio y de precesión.
 - Basados en la medición de presión y en las propiedades giroscópicas.
51. El instrumento que para su funcionamiento utiliza tanto el tubo pitot como las tomas estáticas es:
- El anemómetro.
 - El altímetro.
 - El indicador de virajes.
 - El variómetro.
52. ¿Qué velocidades delimitan el arco amarillo del anemómetro?
- V_{fe} y V_{ne} .
 - V_{no} y V_{ne} .
 - V_{fe} y V_{no} .
 - V_{s1} y V_{fe} .
53. ¿Cuál es la velocidad que leemos directamente en el anemómetro?
- IAS (velocidad indicada).
 - TAS (velocidad verdadera).
 - CAS (velocidad calibrada).
 - EAS (velocidad equivalente).
54. Indique la correcta. La IAS será igual que la TAS:
- Siempre.
 - En atmósfera estándar.
 - En grandes altitudes de densidad.
 - Nunca.

CONOCIMIENTO AERONAVE (5)

55. Si en la ventanilla de Kollsman calamos 1.013 milibares, ¿qué estamos haciendo?
- Ajustando el altímetro para que nos dé la altitud absoluta.
 - Ajustando el altímetro para que nos dé al altitud de densidad.
 - Ajustando el altímetro para que nos dé la altitud indicada.
 - Ajustando el altímetro para que nos dé la altitud de presión.
56. Si estamos en un aeródromo en tierra y nuestro anemómetro marca 0 pies, ¿qué llevamos calado en la ventanilla de Kollsman?
- El QNH.
 - El QNE.
 - El QFE.
 - En un aeródromo las agujas de nuestro anemómetro nunca pueden marcar 0 pies.
57. Cuando se vuela de una zona de altas presiones a una de bajas:
- El avión descenderá aunque la lectura del altímetro será la misma.
 - El avión ascenderá aunque la lectura del altímetro será la misma.
 - El altímetro marcará un ascenso aunque vayamos al mismo nivel.
 - El altímetro marcará un descenso aunque vayamos al mismo nivel.
58. En un día con temperaturas muy altas:
- El avión volará más alto de lo que indica el altímetro.
 - El altímetro indicará que el avión va más alto de lo que realmente va.
 - El avión volará más bajo de lo que indica el altímetro.
 - B y C son correctas.
59. Estando en tierra, ¿cómo podemos comprobar si nuestro altímetro tiene algún error?
- Sólo podremos comprobarlo en vuelo.
 - Calando el QFE y comprobando si la lectura del altímetro es cero, como debería indicar.
 - Calando el QNH y comprobando si la lectura del altímetro es cero, como debería indicar.
 - Pidiendo a un mecánico certificado que lo revise.
60. Si estamos en tierra en un aeródromo y calamos el QNH en la ventanilla de Kollsman, ¿qué debería marcar el altímetro?
- Las agujas deberían marcar cero o significará que nuestro altímetro tiene un error.
 - Marcará la altitud de transición.
 - Marcará el nivel de vuelo.
 - Marcará la elevación del campo en el que nos encontramos.
61. Indique la correcta. La superficie alar es:
- El cociente resultante entre el perfil que hay en el encastre y la punta de un ala.
 - El cociente resultante entre lo que mide el ala y la cuerda media.
 - El cociente resultante entre la envergadura y la cuerda media.
 - B y C son correctas.

CONOCIMIENTO AERONAVE (5)

62. El cociente resultante entre la cuerda en la punta del ala y la cuerda en el encastre es:
- El estrechamiento.
 - La superficie alar.
 - La envergadura.
 - El alargamiento.
63. ¿Cuál es el ángulo formado por el 25% de la cuerda y el eje transversal de la aeronave?
- Ángulo flecha.
 - Ángulo diedro.
 - Ángulo del eje transversal o lateral.
 - Ángulo de curvatura.
64. ¿Cuál es el propósito del ángulo diedro?
- Generar una mayor sustentación.
 - Reducir la resistencia parásita.
 - Proporcionar estabilidad longitudinal al avión.
 - Proporcionar estabilidad lateral a la aeronave.
65. ¿Qué son los winglets?
- Dispositivos aerodinámicos que se colocan en la punta de las alas.
 - Frenos aerodinámicos que se suelen encontrar en medio de la superficie del ala y que se utilizan en aterrizajes.
 - Un tipo de flaps que se colocan en el borde de ataque.
 - Compensadores de los mandos primarios.
66. Indique la correcta. Los winglets:
- Reducen la resistencia parásita.
 - Reducen la resistencia inducida.
 - Aumentan la resistencia inducida y reducen la parásita.
 - Ninguna de las anteriores es correcta.
67. La torsión del ala es:
- El ángulo formado entre el 25% de la cuerda y el eje lateral.
 - El ángulo que se forma entre el plano horizontal y el plano de cada ala.
 - El máximo ángulo de ataque que puede tener un ala sin entrar en pérdida.
 - La diferencia entre el ángulo de ataque que hay en el encastre y en la punta del ala.
68. ¿En qué principio basa su funcionamiento el sistema hidráulico?
- En el de Venturi.
 - En el de Bernoulli.
 - En el de Pascal.
 - A y B son correctas.
69. Indique la correcta. La velocidad verdadera o TAS:
- Coincide siempre con la velocidad indicada.
 - Es la velocidad indicada corregida por el error de temperatura.
 - Es la velocidad indicada corregida por el error de densidad.
 - Es la velocidad indicada corregida por el error de compresibilidad.

CONOCIMIENTO AERONAVE (5)

70. Los instrumentos giroscópicos se basan en dos propiedades que son la rigidez en el espacio y la precisión.
- Falso.
 - Verdadero.
71. ¿Cuáles son los instrumentos que basan su funcionamiento en la rigidez en el espacio y la precesión?
- El anemómetro, el altímetro y el variómetro.
 - El horizonte artificial y el giro direccional.
 - La brújula y el indicador de virajes.
 - El horizonte artificial, el indicador de virajes y el giro direccional.
72. Los instrumentos que utilizan la propiedad de rigidez en el espacio para su funcionamiento son:
- El horizonte artificial y el giro direccional.
 - El horizonte artificial y el indicador de virajes.
 - El variómetro y el giro direccional.
 - El horizonte artificial, el giro direccional y el indicador de virajes.
73. ¿Dónde es habitual que se encuentre la toma de presión estática?
- En el fuselaje, en el mismo plano que éste.
 - Junto al tubo pitot.
 - Habitualmente, una a cada lado del fuselaje del avión.
 - A y C son correctas.
74. Indique la correcta. Con menor densidad que en la atmósfera estándar:
- La TAS será mayor que la IAS.
 - La IAS será mayor que la TAS.
 - IAS y Tas serán iguales.
 - La densidad no afecta a la velocidad que indica el anemómetro.
75. Indique la correcta. La velocidad sobre el suelo (GS):
- Es la velocidad indicada o IAS.
 - Es la misma que la velocidad real o TAS.
 - Es la velocidad TAS ajustada por el viento.
 - A y C son correctas.
76. La GS es la velocidad real del avión con relación al suelo:
- Falso.
 - Verdadero.
77. La TAS es la velocidad que leemos directamente en el anemómetro:
- Falso.
 - Verdadero.
78. ¿Cuál o cuáles son los instrumentos que necesita medir la presión estática para su funcionamiento?
- El altímetro y el variómetro.
 - El anemómetro.
 - El altímetro.
 - A y B son correctas.

CONOCIMIENTO AERONAVE (5)

79. ¿Qué es la ventanilla de Kollsman?
- Es la que sirve para ajustar la presión en el anemómetro.
 - Es la que sirve para ajustar la densidad en el altímetro.
 - Es la que sirve para ajustar la densidad en el anemómetro.
 - Es la que sirve para ajustar la presión en el altímetro.
80. Indique la correcta. ¿A qué nos referimos cuando hablamos de altitud de presión?
- A la que nos indica el altímetro cuando lo calamos a la atmósfera estándar.
 - Al QNE.
 - Al QNH.
 - A y B son correctas.
81. ¿Cuándo consideraremos que estamos volando en un nivel de vuelo?
- Cuando hayamos superado el nivel de transición.
 - Cuando hayamos calado 1.013 milibares en el altímetro.
 - Cuando calemos la presión de atmósfera estándar en la ventanilla de Kollsman.
 - Todas son correctas.
82. El instrumento que nos indica la velocidad vertical de la aeronave es:
- El anemómetro.
 - El variómetro.
 - El giro direccional.
 - El altímetro.
83. Si durante el vuelo se nos obstruyen las tomas de medición estática, ¿qué procedimiento podemos llevar a cabo?
- Aterrizar inmediatamente en el aeródromo más cercano.
 - Continuar con el vuelo normalmente.
 - Encender la calefacción del tubo pitot para comprobar si la obstrucción ha sido por hielo.
 - Romper el cristal del variómetro.
84. ¿En qué propiedad basa su funcionamiento el horizonte artificial?
- En la medición de presión.
 - En la precesión.
 - En la rigidez en el espacio.
 - B y C son correctas.
85. El instrumento que basa su funcionamiento en el principio de precesión giroscópica es:
- El bastón.
 - La bola.
 - El horizonte artificial.
 - El altímetro.
86. Cuando la bola se desplaza hacia el mismo lugar que el bastón:
- La bola siempre se desplaza hacia el mismo lugar que el bastón.
 - Estamos provocando un derrape.
 - Estamos provocando un resbale.
 - Estamos llevando a cabo un viraje coordinado.

CONOCIMIENTO AERONAVE (5)

87. Indique la correcta. En un derrape:

- a) El bastón se irá hacia el lado contrario al que estamos virando.
- b) La bola se irá hacia el lado contrario del bastón.
- c) La bola se irá hacia el mismo lado que el bastón.
- d) El bastón permanecerá centrado y la bola se irá hacia el lado contrario del viraje.

88. Indique la correcta. El indicador de virajes:

- a) Nos señala si estamos haciendo un viraje coordinado o si lo estamos realizando con un resbale o derrape.
- b) Indica la dirección y el régimen aproximado de cambio de rumbo de la aeronave.
- c) Está formado por el bastón y la bola, que guardan relación entre sí.
- d) Todas las anteriores son correctas.

89. El bastón se mueve gracias a las fuerzas centrífugas y de gravedad.

- a) Verdadero.
- b) Falso.

90. ¿Cuál es el instrumento que nos proporciona información sobre la actitud de la aeronave con relación a la tierra?

- a) El indicador de virajes.
- b) El altímetro.
- c) El horizonte artificial.
- d) La brújula.

91. En cuanto a la brújula, ¿cuándo decimos que tenemos una variación Oeste?

- a) Cuando el Norte verdadero está al Oeste del magnético.
- b) Cuando un campo magnético ha desviado la brújula hacia el Oeste.
- c) Cuando el Norte magnético está al Oeste del geográfico.
- d) Cuando llevamos un rumbo Oeste.

92. Cuando el Norte magnético se encuentra a la derecha del geográfico:

- a) Tenemos desviación Este.
- b) Tenemos declinación Oeste.
- c) Tenemos variación Este.
- d) A y C son correctas.

93. El error que presenta la brújula debido a la diferencia de grados entre el Norte geográfico y el magnético recibe el nombre de:

- a) Desviación.
- b) Declinación.
- c) Variación.
- d) B y C son correctas.

94. ¿Cuál de los siguientes instrumentos es el que lleva el control y la medida de la velocidad del motor?

- a) El indicador de presión de admisión.
- b) El tacómetro.
- c) El indicador de flujo de combustible.
- d) El indicador de presión de combustible.

CONOCIMIENTO AERONAVE (5)

95. La temperatura de los gases de escape tiene una relación directa con la cantidad idónea de combustible que necesita el motor:
- Verdadero.
 - Falso.
96. Si el medidor nos indica que los gases de escape están a altas temperaturas:
- Aumenta el consumo de combustible.
 - Aumentan las posibilidades de detonación.
 - Es probable que llevemos mezcla rica.
 - Aumentan las incrustaciones en las bujías.
97. ¿Qué es la EGT?
- El medidor de presión de admisión.
 - El medidor de la temperatura del aceite.
 - El medidor de la temperatura de los gases de escape.
 - El medidor de presión del aceite.
98. La formación de hielo en la aeronave:
- Aumenta la resistencia.
 - Puede provocar dificultad para manejar los mandos primarios.
 - Disminuye la sustentación.
 - Todas son correctas.
99. Cuando el aire tiene un alto grado de humedad:
- Se podrá formar hielo en el fuselaje aun cuando la temperatura sea alta.
 - Se formará hielo en el carburador cuando la temperatura descienda de 0°C.
 - Habrà que encender la calefacción del carburador incluso en tierra.
 - Se podrá formar hielo en el carburador aun cuando la temperatura esté por encima de los 0°C.
100. Indique la correcta. El drenaje de los depósitos de combustible:
- La realiza el piloto durante la inspección prevuelo.
 - La debe realizar un mecánico especializado.
 - La realiza el piloto tras un vuelo para eliminar las impurezas.
 - Se debe llevar a cabo cuando se realicen las revisiones de la aeronave.