

CONOCIMIENTO AERONAVE (5)

- La función de los estabilizadores vertical y horizontal de cola es:
 - Ser el soporte del timón de profundidad y de dirección, respectivamente.
 - Mantener estable el avión en guiñadas y cabeceos.
 - Ser el soporte del timón de dirección y de profundidad, respectivamente.
 - Mantener recto y estable todo el empenaje de cola.**
- El grupo motor es:
 - El tipo de motor que utiliza cada aeronave.
 - El conjunto de elementos que forman el motor como son los cilindros, el pistón, el cigüeñal y la biela.
 - El conjunto formado por el motor y la hélice.**
 - El elemento que genera la tracción necesaria para el avión.
- ¿Cuál es el verdadero elemento tractor de la aeronave?
 - El motor.
 - La hélice.**
 - El grupo motor.
 - Todas son correctas.
- Las fases de un motor de cuatro tiempos son:
 - Admisión, compresión, detonación y expulsión.
 - Admisión, compresión, expulsión y tracción.
 - Admisión, compresión, explosión y expulsión.**
 - Compresión, explosión, expulsión y tracción.
- ¿Cuál de los siguientes fenómenos puede indicar que se está produciendo preignición?
 - La pérdida de potencia.
 - Funcionamiento irregular del motor.
 - Una perforación del pistón.
 - Todas son correctas.**
- Con hélices de paso variable, en despegues:
 - Llevaremos paso corto.**
 - Es indiferente el paso que llevemos, lo importante es llegar a la velocidad adecuada para despegar.
 - Llevaremos paso largo.
 - Llevaremos la hélice en posición de bandera.
- Con hélices de paso variable, el paso largo se utiliza:
 - Para bajas velocidades.
 - Cuando necesitamos mucha potencia.
 - Para altas velocidades.**
 - En despegues.
- ¿En qué orden se dan las fases de un motor de cuatro tiempos?
 - Compresión, admisión, explosión y expulsión.
 - Admisión, compresión, expulsión y explosión.
 - Admisión, explosión, compresión y expulsión.
 - 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?
- a) La temperatura.
 - b) La presión.
 - c) La cantidad.
 - d) Todas son correctas.**
18. ¿Cuál es el elemento del motor que convierte el movimiento lineal generado por el pistón en un movimiento circular?
- a) El cigüeñal.
 - b) La biela.**
 - c) El cilindro.
 - d) El propio pistón.
19. El sistema de encendido de un motor de pistón:
- a) Consta de dos bujías por cilindro y dos magnetos.**
 - b) Consta de una bujía por cilindro y dos magnetos.
 - c) Consta de dos bujías por cilindro y una magneto.
 - d) 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.
- a) Verdadero.
 - b) Falso.**
21. ¿Cómo se consigue la ignición de la mezcla en el motor de combustión interna?
- a) La bujía produce una corriente eléctrica que hace pasar por la magneto.
 - b) Cada magneto proporciona la corriente necesaria a las bujías para que produzcan la chispa que inicia la ignición.**
 - c) La propia compresión de la mezcla es la que hace que comience la ignición.
 - d) Ninguna de las anteriores es correcta.
22. Podemos definir la mezcla estequiométrica como:
- a) La relación a la que se quema toda la mezcla de aire y combustible.**
 - b) Aquella que presenta el menor consumo posible de combustible.
 - c) La mezcla de aire y combustible que se da en el carburador y que podemos regular para que sea rica o pobre.
 - d) Ninguna de las anteriores.
23. En un motor de cuatro tiempos, ¿cuál consideramos que es la mezcla estequiométrica?
- a) 8:1
 - b) 1:8
 - c) 1:15
 - d) 15:1**
24. Si la relación de mezcla que tenemos en un motor atmosférico de cuatro tiempos es de 12:1, ¿qué significa?
- a) Que tenemos mezcla estequiométrica.
 - b) Que tenemos mezcla rica.**
 - c) Que tenemos mezcla pobre.
 - d) 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?
- a) 65.
 - b) 100.**
 - c) 150.
 - d) 180.
34. La velocidad Vs1 del anemómetro marca:
- a) La velocidad mínima a la que podemos usar flaps.
 - b) La mínima velocidad con flaps.
 - c) La velocidad mínima sin flaps.**
 - d) 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:
- a) Vs0 y Vfe.
 - b) Vfe y Vno.
 - c) Vs0 y Vs1.
 - d) 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?
- a) 120.**
 - b) 165.
 - c) 60.
 - d) 55.
37. En vuelo nos encontramos con una zona de turbulencias moderadas. ¿A qué velocidad deberemos ir?
- a) Dentro de los límites del arco blanco, pues sólo así evitaremos daños estructurales en la aeronave.
 - b) Dentro de los límites del arco amarillo, pues si vamos más despacio las turbulencias nos pueden hacer entrar en pérdida.
 - c) Dentro de los límites del arco verde, pues así evitaremos los daños estructurales que pueden causar las turbulencias.**
 - d) A la que esté establecida como nuestra velocidad de crucero.
38. La cápsula que forma parte del altímetro está tarada a:
- a) 1013 milibares a 15°.
 - b) 29'92 pulgadas de mercurio a 15°.
 - c) La presión atmosférica estándar a nivel del mar.
 - d) Todas son correctas.**
39. Indique la correcta. El altímetro:
- a) Se lee empezando por la aguja más grande y en orden decreciente.
 - b) Se empieza a leer por la aguja más pequeña y en orden creciente.**
 - c) Su aguja más pequeña indica los miles de pies.
 - d) 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?
- a) Ajustando el altímetro para que nos dé la altitud absoluta.
 - b) Ajustando el altímetro para que nos dé al altitud de densidad.
 - c) Ajustando el altímetro para que nos dé la altitud indicada.**
 - d) 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?
- a) El QNH.
 - b) El QNE.
 - c) El QFE.**
 - d) 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:
- a) El avión descenderá aunque la lectura del altímetro será la misma.**
 - b) El avión ascenderá aunque la lectura del altímetro será la misma.
 - c) El altímetro marcará un ascenso aunque vayamos al mismo nivel.
 - d) El altímetro marcará un descenso aunque vayamos al mismo nivel.
58. En un día con temperaturas muy altas:
- a) El avión volará más alto de lo que indica el altímetro.**
 - b) El altímetro indicará que el avión va más alto de lo que realmente va.
 - c) El avión volará más bajo de lo que indica el altímetro.
 - d) B y C son correctas.
59. Estando en tierra, ¿cómo podemos comprobar si nuestro altímetro tiene algún error?
- a) Sólo podremos comprobarlo en vuelo.
 - b) Calando el QFE y comprobando si la lectura del altímetro es cero, como debería indicar.**
 - c) Calando el QNH y comprobando si la lectura del altímetro es cero, como debería indicar.
 - d) 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?
- a) Las agujas deberían marcar cero o significará que nuestro altímetro tiene un error.
 - b) Marcará la altitud de transición.
 - c) Marcará el nivel de vuelo.
 - d) Marcará la elevación del campo en el que nos encontramos.**
61. Indique la correcta. La superficie alar es:
- a) El cociente resultante entre el perfil que hay en el encastre y la punta de un ala.
 - b) El cociente resultante entre lo que mide el ala y la cuerda media.**
 - c) El cociente resultante entre la envergadura y la cuerda media.
 - d) 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:

- a) **El estrechamiento.**
- b) La superficie alar.
- c) La envergadura.
- d) El alargamiento.

63. ¿Cuál es el ángulo formado por el 25% de la cuerda y el eje transversal de la aeronave?

- a) **Ángulo flecha.**
- b) Ángulo diedro.
- c) Ángulo del eje transversal o lateral.
- d) Ángulo de curvatura.

64. ¿Cuál es el propósito del ángulo diedro?

- a) Generar una mayor sustentación.
- b) Reducir la resistencia parásita.
- c) Proporcionar estabilidad longitudinal al avión.
- d) **Proporcionar estabilidad lateral a la aeronave.**

65. ¿Qué son los winglets?

- a) **Dispositivos aerodinámicos que se colocan en la punta de las alas.**
- b) Frenos aerodinámicos que se suelen encontrar en medio de la superficie del ala y que se utilizan en aterrizajes.
- c) Un tipo de flaps que se colocan en el borde de ataque.
- d) Compensadores de los mandos primarios.

66. Indique la correcta. Los winglets:

- a) Reducen la resistencia parásita.
- b) **Reducen la resistencia inducida.**
- c) Aumentan la resistencia inducida y reducen la parásita.
- d) Ninguna de las anteriores es correcta.

67. La torsión del ala es:

- a) El ángulo formado entre el 25% de la cuerda y el eje lateral.
- b) El ángulo que se forma entre el plano horizontal y el plano de cada ala.
- c) El máximo ángulo de ataque que puede tener un ala sin entrar en pérdida.
- d) **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?

- a) En el de Venturi.
- b) En el de Bernoulli.
- c) **En el de Pascal.**
- d) A y B son correctas.

69. Indique la correcta. La velocidad verdadera o TAS:

- a) Coincide siempre con la velocidad indicada.
- b) Es la velocidad indicada corregida por el error de temperatura.
- c) **Es la velocidad indicada corregida por el error de densidad.**
- d) Es la velocidad indicada corregida por el error de compresibilidad.

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

CONOCIMIENTO AERONAVE (5)

79. ¿Qué es la ventanilla de Kollsman?

- a) Es la que sirve para ajustar la presión en el anemómetro.
- b) Es la que sirve para ajustar la densidad en el altímetro.
- c) Es la que sirve para ajustar la densidad en el anemómetro.
- d) 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) A la que nos indica el altímetro cuando lo calamos a la atmósfera estándar.
- b) Al QNE.
- c) Al QNH.
- d) A y B son correctas.**

81. ¿Cuándo consideraremos que estamos volando en un nivel de vuelo?

- a) Cuando hayamos superado el nivel de transición.
- b) Cuando hayamos calado 1.013 milibares en el altímetro.
- c) Cuando calemos la presión de atmósfera estándar en la ventanilla de Kollsman.
- d) Todas son correctas.**

82. El instrumento que nos indica la velocidad vertical de la aeronave es:

- a) El anemómetro.
- b) El variómetro.**
- c) El giro direccional.
- d) El altímetro.

83. Si durante el vuelo se nos obstruyen las tomas de medición estática, ¿qué procedimiento podemos llevar a cabo?

- a) Aterrizar inmediatamente en el aeródromo más cercano.
- b) Continuar con el vuelo normalmente.
- c) Encender la calefacción del tubo pitot para comprobar si la obstrucción ha sido por hielo.
- d) Romper el cristal del variómetro.**

84. ¿En qué propiedad basa su funcionamiento el horizonte artificial?

- a) En la medición de presión.
- b) En la precesión.
- c) En la rigidez en el espacio.**
- d) B y C son correctas.

85. El instrumento que basa su funcionamiento en el principio de precesión giroscópica es:

- a) El bastón.**
- b) La bola.
- c) El horizonte artificial.
- d) El altímetro.

86. Cuando la bola se desplaza hacia el mismo lugar que el bastón:

- a) La bola siempre se desplaza hacia el mismo lugar que el bastón.
- b) Estamos provocando un derrape.
- c) Estamos provocando un resbale.**
- d) 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:
- a) **Verdadero.**
 - b) Falso.
96. Si el medidor nos indica que los gases de escape están a altas temperaturas:
- a) Aumenta el consumo de combustible.
 - b) **Aumentan las posibilidades de detonación.**
 - c) Es probable que llevemos mezcla rica.
 - d) Aumentan las incrustaciones en las bujías.
97. ¿Qué es la EGT?
- a) El medidor de presión de admisión.
 - b) El medidor de la temperatura del aceite.
 - c) **El medidor de la temperatura de los gases de escape.**
 - d) El medidor de presión del aceite.
98. La formación de hielo en la aeronave:
- a) Aumenta la resistencia.
 - b) Puede provocar dificultad para manejar los mandos primarios.
 - c) Disminuye la sustentación.
 - d) **Todas son correctas.**
99. Cuando el aire tiene un alto grado de humedad:
- a) Se podrá formar hielo en el fuselaje aun cuando la temperatura sea alta.
 - b) Se formará hielo en el carburador cuando la temperatura descienda de 0°C.
 - c) Habrá que encender la calefacción del carburador incluso en tierra.
 - d) **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:
- a) **La realiza el piloto durante la inspección prevuelo.**
 - b) La debe realizar un mecánico especializado.
 - c) La realiza el piloto tras un vuelo para eliminar las impurezas.
 - d) Se debe llevar a cabo cuando se realicen las revisiones de la aeronave.