

<b>Código Área conocimiento</b>	<b>Código de pregunta</b>	<b>Area de conocimiento</b>	<b>Pregunta</b>	<b>Respuesta correcta</b>	<b>Opción A</b>	<b>Opción B</b>	<b>Opción C</b>	<b>Opción D</b>	<b>Opción E</b>
AD-IEA-CLA	1	Estructuras	El factor adimensional $\beta$ depende de:	D	Tamaño de la grieta	Dimensiones del componente	Tipo de carga	Tamaño de grieta; dimensiones del componente; tipo de carga	Tipo de carga y tamaño de grieta
AD-IEA-CLA	2	Estructuras	La dirección y distancia en la que se mueve una dislocación en cada paso es:	B	Indice de miller	Vector de Burgers	Parámo de red	Dislocación	Indice Wattson
AD-IEA-CLA	3	Estructuras	La capacidad de un metal para deformarse plásticamente depende de:	D	La capacidad de las dislocaciones	La fragilidad del material	De la resistencia última del material	La capacidad de las dislocaciones para moverse	El factor de Krenchell
AD-IEA-CLA	4	Estructuras	Son polímeros termoplásticos:	B	Los fenólicos, los poliésteres	Polietileno, cloruro de polivinilo	Polietileno, cloruro de polivinilo	Los fenólicos, los poliésteres, los epoxis, los uretanos, las siliconas, polietileno, cloruro de polivinilo	Tereftalato fenólico
AD-IEA-CLA	5	Estructuras	¿Cuál es el porcentaje de aumento en el peso relativo de un material al ser apilado con otro material a 4 veces su grosor inicial?	B	2	20	6	3	1
AD-IEA-CLA	6	Estructuras	Resina con una reactividad y una viscosidad media. Que se emplea cuando se quieren materiales con alta resistencia a la corrosión y alta resistencia química.	C	Epoxica	Fenolica	Vinilester	Poliéster	Fenólicas y poliéster

AD-IEA-CLA	7	Estructuras	Resina son de bajo peso molecular, susceptible a fundirse o disolverse y son estables al almacenamiento por periodos ya sea largos o cortos.	D	Epoxica	Vinilester	Poliéster	Fenólica	Fenólicas y poliéster
AD-IEA-CLA	8	Sistemas hidra	Resinas liquidas a temperatura ambiente y se pueden llevar hasta el estado solido	C	Fenólicas	Epoxica	Poliéster	Vinilester	Fenólicas y poliéster
AD-IEA-CLA	9	Estructuras	El proceso de moldeo que más contaminación produce es:	A	Infusión	Transferencia	Inyección	Compresión	Hidroformado y transferencia
AD-IEA-CLA	10	Estructuras	Mide la capacidad de un material que contiene un defecto, a resistir una carga aplicada, y es una propiedad cuantitativa	D	Factor de intensidad de	Rigidez	Resistencia	Tenacidad de Fractura	Esfuerzo ultimo
AD-IEA-CLA	11	Estructuras	El esfuerzo residual permite:	A	Crecimiento inestable de	Crecimiento estable de gr	Crecimiento medio estable de	Se opone al crecimiento de grieta en el frente de propagación lateral	No tiene efecto en el crecimiento de la grieta
AD-IEA-CLA	12	Estructuras	El tratamiento térmico usado para reblandecer los metales es:	C	Nitruración	Revenido	Recocido	Temple	Envejecido
AD-IEA-CLA	13	Estructuras	Tipo de ajuste por holgura que permite grandes holguras y el uso de piezas con tolerancias comerciales	C	RC1	RC4	RC8	RC5	RC22

AD-IEA-CLA	14	Estructuras	Especifique el diámetro máximo y mínimo para la siguiente dimensión 70f7 (indique primero el máximo después el mínimo separados por coma sin espacios, separe decimales con punto y use dos decimales en su respuesta)	E	69.07, 69.03	69.1, 69.08	69.92, 69.90	69.91, 69.915	69.97, 69.94
AD-IEA-CLA	15	Estructuras	Si la superficie de un componente soporta bajo condiciones de servicio altos esfuerzos, es útil que la superficie sea:	C	Altamente rugosa	Rugosa	Altamente Lisa	Con imperfecciones de superficie	No importa la condición de la superficie
AD-IEA-CLA	16	Estructuras	Que ajuste recomienda cuando es requerido que la junta deba transmitir pares torsionales	D	Holgado	Deslizante	De entrada suave	De Interferencia	Forzado
AD-IEA-CLA	17	Estructuras	Is the process of fixing different links in a kinematic chain:	C	A double rocker	A crank - rocker	Kinematic inversion	A double crank	Armed crank lever
AD-IEA-CLA	18	Estructuras	What is a kinematic pair?	C	The coupling of two bars	The mobile coupling of two	The mobile coupling of two bo	The fixed coupling of two solid bodies that are under contact	A grashoff structure
AD-IEA-CLA	19	Estructuras	Se desea seleccionar un rodamiento donde hay restricciones importantes de espacio para el montaje del rodamiento pero se requiere el soporte de una lata carga radial y que los elementos rodantes del rodamiento tengan un requerimiento de espacio radial menor. Que rodamiento recomendaría usted?	C	Bolas (una hilera)	Bolas (Dos Hileras)	Agujas	Cilindros	Cilindros (Doble Hilera)

AD-IEA-CLA	20	Estructuras	En este tipo de desgaste se forman crateres, que a su alrededor tiene presencia de zonas fundidas y solidificadas	E	Adhesivo	Abrasivo dos cuerpos	Abrasivo 3 cuerpos	Erosivo	Descarga electrica
AD-IEA-CLA	21	Regulaciones	How long is a Type Certificate valid for?	B	One year	There is no expiration date.	Six months	Two years	
AD-IEA-CLA	22	Regulaciones	What is required for parts to be approved for installation on an aircraft?	B	An FAA Form 8130-3	An FAA Form 8130-3 or an EASA Form 1	An FAA Form 8130-3 and an EASA Form 1	An EASA Form 1	
AD-IEA-CLA	23	Instrucciones de aeronavegabilidad continuada	The installation of navigation equipment that requires the modification of the instrument panel is considered an alteration:	C	Minor	Substantial	Major	Significant	
AD-IEA-CLA	24	Regulaciones	Which RAC governs aircraft production certification?	A	RAC 21	RAC 43	RAC 23	RAC 25	
AD-IEA-CLA	25	Instrucciones de aeronavegabilidad continuada	What kind of aircraft specialists should participate in a STC project for the installation of an GPS Antenna?	C	Avionics	Structures	Avionics and Structures	Aircraft Systems	
AD-IEA-CLA	26	Regulaciones	Las Bases de Certiicacion de un Producto Aeronautico estan conformadas por:	D	Estandares de Aeronavegabilidad	Estandares Ambientales	Condiciones Especiales	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	27	Regulaciones	Que Anexo de la OACI contiene los requerimientos de Certificacion de Tipo?	A	Anexo 8	Anexo 6	Anexo 8 y 6	Anexo 16	
AD-IEA-CLA	28	Regulaciones	El RAC que contiene los requerimientos para la aprobacion de Datos de Diseño de una Reparacion Mayor	C	RAC 29	RAC 43	RAC 21	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	29	Regulaciones	El Estandar de Aeronavegabilidad aplicable para una aeronave Commuter es:	D	RAC 25	RAC 27	RAC 29	RAC 23	

AD-IEA-CLA	30	Regulaciones	El Estado de Diseño de un producto aeronautico es responsable de:	D	Aprobacion de Datos de Reparacion	La aeronavegabilidad continuada	Emision de AD's	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	31	Regulaciones	El Certiicado de Aeronavegabilidad Especial Experimental puede ser emitido para:	D	Exhibiciones	Demostrar Cumplimiento con los Estandares de Aeronavegabilidad	Investigacion y Desarrollo	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	32	Regulaciones	De acuerdo con el RAC 21 los Datos de una Reparacion Mayor de una aeronave A320 deben ser aprobados por :	B	Estado de Operación	Estado de Diseño	Estado de Fabricacion	Ninguna de las anteriores	
AD-IEA-CLA	33	Regulaciones	Los Estandares "CS" son los emitidos por:	C	Transport Canada	ANAC Brasil	EASA	FAA	
AD-IEA-CLA	34	Regulaciones	Los cambios al Diseño Tipo de acuerdo al RAC 21 se clasifican como:	A	Mayores y Menores	Significativos y No significativos	Sustancial y No sustancial	Ninguno de los anteriores	
AD-IEA-CLA	35	Regulaciones	El Anexo de la OACI para la Certificacion de Ruidos es:	D	Anexo 6	Anexo 8	Anexo 13	Anexo 16	
AD-IEA-CLA	36	Instrucciones de aeronavegabilidad continuada	La implementacion de un STC para la instalacion de un nuevo motor afecta los siguientes Manuales:	D	AFM y AMM	IPC	W&B	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	37	Regulaciones	La validez de un Certiicado de Tipo de acuerdo al RAC 21 es:	B	5 años	Hasta que sea cancelado	3 años	Ninguna de las anteriores	
AD-IEA-CLA	38	Regulaciones	La UAEAC aceptara el Certiicado de Tipo de una aeronave A320 emitido por:	B	FAA	EASA	FAA o EASA	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	39	Regulaciones	Los Estandares para la Certiicacion de las Aeronaves Livianas "ALS" son:	D	FAR 23	CS-23	RAC 26	Ninguna de las anteriores	

AD-IEA-CLA	40	Instrucciones de aeronavegabilidad continuada	El termino "Crashworthiness" esta relacionado con:	B	Investigacion de Accidentes	Condiciones de Aterrizaje de Emergencia	Aeronavegabilidad	AD's	
AD-IEA-CLA	41	Instrucciones de aeronavegabilidad continuada	El TCDS es considerado como:	A	Un Dato Aprobado	Un Dato Aceptable	Un Cambio Mayor	Un Cambio Menor	
AD-IEA-CLA	42	Regulaciones	El Certiicado se emite para un Producto Aeronautico Tipo:	A	I	II	III	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	43	Regulaciones	Para la aceptación de motores de aeronaves y hélices importados, la UAEAC veriicara que:	D	cuente con una aprobación de aeronavegabilidad	Esten previamente aceptados sus Certiicados de Tipo	Este validados su certiicado de Tipo	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	44	Regulaciones	El termino PMA esta asociado a:	C	Master MEL	MEL	Aprobacion de Fabricacion	AFM	
AD-IEA-CLA	45	Regulaciones	Un PMA puede ser aprobado para la Fabricacion de:	D	Pernos	Tuercas	Arandelas	Ninguna de las Anteriores	
AD-IEA-CLA	46	Instrucciones de aeronavegabilidad continuada	Los Medios de Cumplimiento (MOC) deben ser demostrados en los procesos de obtencion de:	A	STCs y Certificados de Tipo	Certificados de Produccion	TSOs	Certificados de Tipo	
AD-IEA-CLA	47	Instrucciones de aeronavegabilidad continuada	Constituye un Dato Tecnico Aprobado:	B	STC/PMA/AD	TCDS/AD/STC	TSO/STC/TCDS	PMA/SB/STC	
AD-IEA-CLA	48	Regulaciones	Para la Aceptacion de una Reparacion Mayor de una aeronave B737 se debera adjuntar la Forma	B	8110-3	8100-9	8130-3		

AD-IEA-CLA	49	Regulaciones	El Estado que tiene jurisdicción sobre la entidad responsable del montaje final de la aeronave, motor o hélices:	C	Estado de Matricula	Estado de Diseño	Estado de Fabricación	Cualquiera de las anteriores	
AD-IEA-CLA	50	Regulaciones	Las unidades de medida para las operaciones aéreas y terrestres de las aeronaves y sus respectivas conversiones se encuentran establecidas en el RAC:	D	21	43	26	100	
AD-IEA-CLA	51	Instrucciones de aeronavegabilidad continuada	Notificación de fallas, mal funcionamiento y defectos debe efectuarse cuando se es titular (poseedor) de un:	D	PMA o Certificado de Produccion	STC	Type Certificate	Cualquiera de las anteriores	
AD-IEA-CLA	52	Instrucciones de aeronavegabilidad continuada	La siguiente Modificacion al Diseño Tipo requiere de un nuevo Certificado de Tipo:	D	Cambio de Helice	Alargamiento del Fuselaje	Cambio de Instrumentos Analogos por Digitales	Reemplazo del Material del Fuselage	
AD-IEA-CLA	53	Regulaciones	The aircraft Certification Basis are established in the:	D	RAC 25	Airworthiness Certificate	Production Certificate	TCDS	
AD-IEA-CLA	54	Instrucciones de aeronavegabilidad continuada	Is a Design Approval:	D	Type Certificate	STC	TSO	Options A, B, and C	
AD-IEA-CLA	55	Regulaciones	Los requerimientos para el Diseño de una aeronave Categoría Normal estan establecidos en la Subparte ___ del FAR 23:	B	F	D	B	E	

AD-IEA-CLA	56	Regulaciones	El Estándar utilizado para la Certificación de Aeronaves ALS, bajo el RAC 26 es:	B	FAR 23	CS-VLA	CS-23	FAR 21	
AD-IEA-CLA	57	Regulaciones	La Matriz de Cumplimiento (CCL) hace parte del Documento:	B	TCDS	Reporte de Sustentacion	Lista Maestra de Planos	Plan de Certificación	
AD-IEA-CLA	58	Regulaciones	According to the ICAO Annex 8 the state that has the responsibilities for the Continued Airworthiness is:	A	State of Design	State of Register	Aircraft operator		
AD-IEA-CLA	59	Instrucciones de aeronavegabilidad continuada	La siguiente Modificacion requiere de Ensayos en Vuelo	A	Cambio de Helice	Instalacion GPS	Cambio de Configuracion Interior	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	60	Regulaciones	La solicitud para Certificado Tipo (TC), Certificado de Producción (PC), Certificado Tipo Suplementario (STC) se efectua a traves de la Forma RAC:	B	8337-1	8110-12	8130-12	8130-12	
AD-IEA-CLA	61	Regulaciones	Los medios de Cumplimiento (MOC) en un proceso de Certificacion se establecen en el documento:	B	TCDS	Matriz de Cumplimiento (CCL)	Diseño Tipo	Lista Maestra de Planos	
AD-IEA-CLA	62	Estructuras	La rueda del diseño de aeronaves se compone de:	E	Dimensionamiento y est	Requisitos	Concepto de diseño	Analisis de diseño	Todas las anteriores
AD-IEA-CLA	63	Estructuras	Las 3 fases del diseño de una aeronave son:	A	Diseño conceptual, Dise	Diseño inicial, Diseño prel	Diseño conceptual, Diseño ex	Diseño tecnico, Diseño detallado y Diseño final.	
AD-IEA-CLA	64	Estructuras	En que fase del diseño de una aeronave se inician los ensayos aerodinamicos y estructurales.	C	Diseño inicial.	Diseño conceptual.	Diseño preliminar	Diseño detallado	



AD-IEA-CLA	65	Estructuras	En que fase del diseño de una aeronave se inicia con el diseño de las piezas a fabricar.	B	Diseño conceptual	Diseño detallado	Diseño preliminar	Diseño experimental	
AD-IEA-CLA	66	Estructuras	Durante el vuelo las alas de una aeronave deben soportar:	B	El Peso en Vacío del F	El Maximo Peso Permitido	El Peso Operacional en Vacío	Ninguna de las anteriores	
AD-IEA-CLA	67	Estructuras	Los materiales compuestos son:	C	Conformados por el mis	Los materiales polifásicos	conformados por una combin	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	68	Estructuras	Las aleaciones ligeras de aluminio cuentan con:	A	Una resistencia específica	Una baja resistencia espe	Una resistencia específica ba	Una alta resistencia específica y densidad.	
AD-IEA-CLA	69	Estructuras	Las aleaciones de aluminio de cobre son:	B	Las de la serie 7000	Las de la serie 2000	Las de la serie 3000	Las de la serie 4000	Ninguna de las anteriores
AD-IEA-CLA	70	Estructuras	Las aleaciones con mayor resistencia en el campo de las aleaciones de aluminio son:	C	Las de la serie 2000	Las de la serie 5000	Las de la serie 7000	Ninguna de las anteriores	
AD-IEA-CLA	71	Estructuras	Cual no es una carga que afecta la aeronave.	C	Cargas Aerodinámicas	Cargas de aterrizaje	Cargas efectivas	Cargas de Inercia	Cargas Giroscopicas
AD-IEA-CLA	72	Estructuras	El factor de carga es:	B	$n=LxW$	$n=L/W$	$n=W/L$	Ninguna de las anteriores	
AD-IEA-CLA	73	Estructuras	Las cargas aerodinamicas mas importantes son:	E	Cargas de maniobra	Cargas por rafagas de air	Cargas por desplazamiento d	Ninguna de las anteriores	Todas las anteriores
AD-IEA-CLA	74	Estructuras	Las cargas de inercia se deben a la resistencia que opone todo cuerpo a la aceleracion. Por consiguiente, todos los elementos del avion experimentan una fuerza de inercia que es igual a su masa por el factor de carga.	B	Falso.	Verdadero.			
AD-IEA-CLA	75	Estructuras	En cualquier reparación de la lamina metálica de un avión, es fundamental:	D	Mantener la fuerza origin	Mantener el contorno origi	Minimiza el peso	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	76	Estructuras	Una tecnica de reparacion inadecuada puede representar	D	Peligro inmediato.	Peligro potencial.	Ninguna de las anteriores	Todas las anteriores	

AD-IEA-CLA	77	Estructuras	Los esfuerzos que actúan sobre la estructura de la aeronave son:	D	Tracción y compresión.	Torsión, cortante y flexión	Ninguna de las anteriores	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	78	Estructuras	El esfuerzo al que está sometido un cuerpo por la aplicación de dos fuerzas que actúan en sentido opuesto, y tienden a estirarlo es:	A	Tracción	Compresión	Flexión	Torsión	
AD-IEA-CLA	79	Estructuras	La combinación de esfuerzos de compresión y de tracción es:	B	Torsión	Flexión.	Cortante	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	80	Estructuras	Los tipos de deformación son:	C	Deformación metálica y deformación plástica.	Deformación elástica y deformación metálica.	Deformación elástica y deformación plástica.	Deformación elástica y deformación por desplazamiento.	
AD-IEA-CLA	81	Estructuras	Un tipo de daño y defecto que se pueden observar en las piezas de la aeronave es:	D	Corrosión	Grieta	Confinamiento	A y B son correctas	A y C son correctas
AD-IEA-CLA	82	Estructuras	Las zonas con mayor potencial de riesgo de corrosión en el avión son:	E	Zonas internas de las alas	Soportes del piso de cabina	Zona de cocina	Zona de acumuladores eléctricos	Todas las anteriores
AD-IEA-CLA	83	Estructuras	Es un proceso de corrosión en seco y no hay presencia de electrolito	B	Corrosión por contacto	Oxidación	Corrosión por fatiga.	Ninguna de las anteriores	
AD-IEA-CLA	84	Estructuras	Este tipo de corrosión se produce típicamente en todas las juntas y uniones con pernos y remaches de la estructura de la aeronave	C	Corrosión intergranular	Corrosión por fatiga	Corrosión por contacto	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	85	Estructuras	Los factores de corrosión son:	D	Factores de material	Factores ambientales	Factores operacionales	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	86	Estructuras	Los daños en las estructuras de aviación se consideran:	E	Daños insignificantes	Daños reparables	Daños que requieren cambio	Ninguna de las anteriores	Todas las anteriores

AD-IEA-CLA	87	Estructuras	En los daños reparables por insercion:	A	La parte dañada se retira de la estructura y se reemplaza por un miembro idéntico en material y forma	Se pueden utilizar placas de relleno del mismo calibre y tipo de material que las del componente dañado	Pueden dejarse como están o pueden corregirse mediante un procedimiento simple sin restringir el vuelo.	Los componentes deben reemplazarse cuando su ubicación o la extensión del daño hacen que la reparación no sea práctica	
AD-IEA-CLA	88	Estructuras	Los siguientes criterios se pueden utilizar para decidir sobre la capacidad de reparación de una estructura de aeronave	E	Tipo de daño y ubicación del daño.	Tipo de material.	Tipo de reparación requerida.	Herramientas y equipos disponibles para realizar la reparación	Todas las anteriores
AD-IEA-CLA	89	Estructuras	Este manual describe en detalle las reparaciones específicas que están aprobadas para la estructura de una aeronave en particular	A	SRM	MGM	IPC	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	90	Estructuras	Es un tipo de fuselaje:	D	Fuselajes reticulados	Fuselaje monocasco	Fuselaje semimonocasco	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	91	Estructuras	Los Largueros son:	B	Una serie de pequeñas vigas que recorren el fuselaje longitudinalmente.	Vigas que recorren el fuselaje de forma longitudinal, soportando flexión y las posibles cargas axiales.	Elementos estructurales curvos	Ninguna de las anteriores	
AD-IEA-CLA	92	Estructuras	La velocidad maxima operativa es:	C	Es la maxima velocidad	Es la velocidad maxima p	Es la velocidad que no se det	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	93	Estructuras	Los tipos fundamentales de uniones que se emplean en las estructuras aeronauticas son:	D	Mecanicas	Hidraulicas	Encoladas	A y C son correctas	B y C son correctas
AD-IEA-CLA	94	Estructuras	Tanto en los largueros como en las costillas de chapa se abren grandes agujeros con el proposito de:	E	Aliviar peso	Dar mayor rigidez al comp	Paso de las instalaciones de	Ninguna de las anteriores	Todas las anteriores
AD-IEA-CLA	95	Estructuras	Los larguerillos se emplean para reforzar la estructura del ala	B	Falso.	Verdadero.			

AD-IEA-CLA	96	Estructuras	Borde marginal de ala facil de fabricar, su mayor virtud. Permite que el flujo de aire pase sin dificultad desde la parte inferior del ala a la superior, formando un torbellino de gran intensidad.	A	Borde redondeado	Borde afilado	Borde Hoerner		
AD-IEA-CLA	97	Estructuras	La función de las estaciones en el fuselaje	C	Referenciar cargas aero	Mantener los elementos e	Ubicar un punto determinado	Ninguna de las anteriores	Todas las anteriores
AD-IEA-CLA	98	Estructuras	Este manual describe en detalle las reparaciones específicas que están aprobadas para la estructura de una aeronave en particular	A	SRM	MGM	IPC	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	99	Estructuras	El Manual de Reparacion Estructural contiene:	E	Identificación de materia	Criterios de daños estruct	Diseños de reparación aplicables a los componentes estructurales del avión.	Ninguna de las anteriores	Todas las anteriores
AD-IEA-CLA	100	Instrucciones de aeronavegabilidad continuada	El Manual de Reparacion Estructural esta elaborado de acuerdo con las especificaciones:	B	ATA 1	ATA 100	ATA 19	ATA 51	Todas las anteriores
AD-IEA-CLA	101	Instrucciones de aeronavegabilidad continuada	El capitulo ATA referente a Fuselaje es:	C	ATA 19	ATA 51	ATA 53	ATA 57	Ninguna de las anteriores
AD-IEA-CLA	102	Sistemas hidra	Además de una pérdida en la línea, ¿qué causará que los frenos de estacionamiento se desplacen continuamente hasta la posición desconectado (OFF)?	C	Insuficiente fluido hidrául	Superficies de fricción cris	Una pérdida interna en el cilin	Ninguna de las anteriores	

AD-IEA-CLA	103	Sistemas hidra	Un acumulador hidráulico completamente cargado provee:	A	Una fuente de potencia hidráulica adicional cuando se establecen grandes demandas en el sistema	Flujo positivo en el sistema	Presión de aire para varios componentes hidráulicos	A y C son correctas	B y C son correctas
AD-IEA-CLA	104	Estructuras	Es una propiedad que permite que un metal vuelva a su tamaño y forma originales cuando se elimina la fuerza que provoca el cambio de forma. Esta propiedad es:	A	Elasticidad	Maleabilidad	Ductilidad	Resistencia	
AD-IEA-CLA	105	Estructuras	This is one of the most destructive and intense forms of corrosion. It can occur on any metal, but is more common in metals that form protective oxide films, such as aluminum-magnesium alloys. It is first noticeable as a deposit of white or gray dust, similar to dust, staining the surface. When cleaning the reservoir, small holes or pits can be seen on the surface. These small openings in the surface can penetrate deep into structural members and cause completely disproportionate damage to the appearance of their surface.	D	Dissimilar Metal Corrosion	Filiform Corrosion	Exfoliation Corrosion	Pitting Corrosion	

AD-IEA-CLA	106	Estructuras	Aluminum alloy is divided into groups by a system in which the first digit of the identification number indicates the alloy used; based on this information, Group 5000 is:	D	Manganese as the major	Zinc as the major alloying	Magnesium and Silicon as the	Magnesium as the major alloyin	None is correct
AD-IEA-CLA	107	Sistemas hidra	Esta propiedad expresa la relación entre la variación de la presión con respecto a la variación de volumen por unidad de volumen:	C	Capilaridad	Tensión superficial	Módulo de elasticidad volumé	Ninguna de las anteriores	
AD-IEA-CLA	108	Sistemas hidra	What type of gasket should you use on hydraulic components to be installed in a system using SKYDROL?	B	AN gaskets made of natural rubber	Gaskets made of ester-ba	AN gaskets made of neoprene	All are corrects	None is correct
AD-IEA-CLA	109	Estructuras	Las alas con un valor grande del estrechamiento tienen su coeficiente máximo de sustentación local prácticamente en las puntas de las alas, lo que hace que tiendan:	D	A entrar primero en pérdida por el centro y va progresando hacia las puntas de las alas	A entrar en pérdida todas las secciones del ala, al mismo ángulo de ataque y al mismo tiempo	A entrar primero en pérdida por la raíz y va progresando hacia el centro de las alas.	Ninguna de las anteriores	
AD-IEA-CLA	110	Estructuras	El diagrama de maniobra de un avión es un diagrama con las coordenadas siguientes	A	Velocidad del avión - Fac	Velocidad del avión - Velc	Factor de carga - Aceleración	Velocidad del avión (en el eje X) - Sustentación (en el eje Y)	
AD-IEA-CLA	111	Estructuras	What is the most frequently used method for hardening aluminum alloys used in aircraft construction?	C	Aging	Cold working	Thermal treatment	None is correct	

AD-IEA-CLA	112	Estructuras	Es un sistema de fuerzas que tiende a presionar las partículas del material unas contra otras. Son fuerzas que actúan en sentido coincidente:	E	Tracción	Flexión	Esfuerzos de contacto	Torsión	Compresión
AD-IEA-CLA	113	Estructuras	En un fuselaje de tipo monocasco, las cargas de flexión que experimenta el fuselaje en sentido longitudinal son soportadas por:	A	Los largueros y larguerill	Las cuadernas	El revestimiento	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	114	Sistemas hidra	Acetylene in a pressure line greater than 15 psi:	A	It is dangerously unstable	It should be used when a	It is generally necessary when the welded material is thicker than 3/8 inches.	None is correct	All are corrects
AD-IEA-CLA	115	Estructuras	En un fuselaje de tipo monocasco, las cargas de torsión y de inercia que experimenta el fuselaje son soportadas por:	D	Los largueros y larguerill	Las cuadernas	El revestimiento	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	116	Estructuras	En un vuelo horizontal, el factor de carga (n) será igual a uno, pero si hay condiciones de vuelo en las que el peso será inferior que la sustentación (por ejemplo en un viraje), el valor de carga (n) será:	C	Menor que 1	Igual a 1	Mayor que 1	Ninguna es correcta	
AD-IEA-CLA	117	Estructuras	Loads imposed by the wing and main landing gear form redundant or multiple load paths through the:	D	Wing center	Root wing	Fuselage structure	A and C are correct	B and C are correct

AD-IEA-CLA	118	Estructuras	La clasificación de las fibras de vidrio de alta resistencia a la tracción, usada comunmente en estructuras aeronáuticas, es:	C	G	C	S	E	
AD-IEA-CLA	119	Estructuras	What is the minimum distance to the edge of the piece for aeronautical rivets?	C	Twice the diameter of the	Three times the diameter	Twice the diameter of the rivet	Three times the diameter of the rivet head.	
AD-IEA-CLA	120	Sistemas hidra	Las características del fluido hidráulico MIL-H-8446 (SKYDROL 500 A & B) son:	B	Color azul, base éster de fosfato, resistente al fuego, sellos de goma de butilo.	Color púrpura claro, base	Color verde claro, base éster de fosfato, resistente al fuego, sellos goma de butilo.	Ninguna de las anteriores	
AD-IEA-CLA	121	Estructuras	¿Por qué debe ser evitada una llama carburizante cuando se esta soldando acero?	D	Remueve el contenido d	Resultará una soldadura f	Adquirirá fragilidad	Ninguna de las anteriores	
AD-IEA-CLA	122	Estructuras	If the vertical stabilizer of a single propeller engine is properly aligned and mounted, it will be parallel:	A	To the vertical axis but n	To the longitudinal axis bu	To both longitudinal and vertic	None is correct	
AD-IEA-CLA	123	Estructuras	Los elevadores de un avión convencional son usados para proveer rotación alrededor del:	B	Eje longitudinal	Eje lateral	Eje vertical	Todas las anteriores son correctas	
AD-IEA-CLA	124	Estructuras	What type of flap system increases the wing surface and changes the curvature of the wing?	B	Slotted	Fowler	Splitted	Krueger	
AD-IEA-CLA	125	Sistemas hidra	The pressure source for the power brakes is:	C	The power brake reservo	A master cylinder	The main hydraulic system	None is correct	



AD-IEA-CLA	126	Estructuras	Desde el punto de vista de integridad mecánica la estructura del avión se divide en tres grupos, la estructura secundaria es la que si falla no afecta la seguridad en vuelo o la operación del avión, pero puede disminuir el rendimiento del mismo	B	Verdadero	Falso			
AD-IEA-CLA	127	Estructuras	Las vibraciones inducen esfuerzos en el avión, motor y hélice que son responsables de:	B	Fatiga térmica	Fatiga mecánica	Vibraciones del límite elástico	Dureza de los materiales en servicio	
AD-IEA-CLA	128	Estructuras	Es un tratamiento térmico que alivia las tensiones y aumenta la ductilidad del metal	A	Revenido	Temple	Recocido	Recristalización	Otro
AD-IEA-CLA	129	Estructuras	¿Cuál remache es usado para remachar estructuras de aleación de acero al níquel?	A	Monel	Acero dulce	Aluminio 5056	Aluminio 2024	Ninguna de las anteriores
AD-IEA-CLA	130	Estructuras	En un ala rectangular, en comparación con otro tipo de ala, se presenta la tendencia de entrar en pérdida primero en:	C	El centro y va progresiva	La raíz y en la punta simu	El centro y va progresivamen	La punta del ala	
AD-IEA-CLA	131	Estructuras	La carga alar se define como:	B	La relación entre la supe	La relación entre el peso y	La relación entre la velocidad	La relación entre la superficie alar y el peso.	
AD-IEA-CLA	132	Estructuras	Las Costillas son estructura	D	La flexión al ala y la form	La compresión al ala y la f	La tensión al ala y la forma a	La torsión al ala y la forma aerodinámica de la misma	
AD-IEA-CLA	133	Estructuras	El objetivo de instalar super	A	Reducir la velocidad de p	Reducir la resistencia.	Incrementar la velocidad de d	Aumentar la velocidad de pérdida	
AD-IEA-CLA	134	Estructuras	Un ala tipo cantiléver:	D	Utiliza doble montantes	Requiere solo un montant	Utiliza montantes y tirantes de	No utiliza montantes ni tirantes de cables	
AD-IEA-CLA	135	Estructuras	La Resistencia y la rigidez d	B	Un 60% de la matriz y un	La orientación de las capa	La habilidad de las fibras de t	Un 40% de la matriz y un 60% de relación de fibras.	
AD-IEA-CLA	136	Estructuras	Qué tipo de cargas causa la	D	Tensión	Torsión	Deslizamiento	Cortante	

AD-IEA-CLA	137	Estructuras	Una aeronave con un peso máximo de despegue de 2000lbs, estuviese sometida a una carga de 6000lbs en vuelo, el factor de carga experimentado sería de:	B	1 gravedad	3 gravedades	2 gravedades	12 gravedades	
AD-IEA-CLA	138	Estructuras	Los largueros son estructuras	A	La flexión al ala	La compresión al ala	La tensión al ala	La torsión al ala	
AD-IEA-CLA	139	Estructuras	El ángulo diedro de un ala p	D	. El montante del ala.	La raíz de ala.	La cuerda del ala.	El larguero delantero	
AD-IEA-CLA	140	Estructuras	A medida que aumentamos el ángulo de ataque de un ala y mantenemos constante la velocidad, la sustentación:	B	Disminuye	Aumenta	Se mantiene constante	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	141	Estructuras	El diámetro de un remache	D	3/16"	3/5"	5/16"	3/32"	
AD-IEA-CLA	142	Estructuras	El Alargamiento del ala (Asp	A	Es la relación entre la envergadura y la cuerda media del ala	Es la relación de la cuerda	Es la relación de la cuerda en la raíz del ala y la cuerda en la punta del ala.	Ninguna de las anteriores	
AD-IEA-CLA	143	Estructuras	Son elementos de unión me	A	Pernos, Tornillos y Rema	Arandelas y Pines.	Resinas y Pegamentos.	A y C son correctas	Ninguna es correcta
AD-IEA-CLA	144	Estructuras	Son cargas de Inercia exper	B	Tensión, Compresión, F	Aceleración, Vibración y F	Velocidad y Banqueos.	A y B son correctas	B y C son correctas
AD-IEA-CLA	145	Estructuras	Son componentes primarios	C	Winglet, Slats y Flaps	Larguerillos, Remaches y	Largueros, Costillas y Piel.	B y C son correctas	A y C son correctas
AD-IEA-CLA	146	Estructuras	Conjunto de formadores, lar	B	Estructura tipo Strut	Estructura tipo Semimond	Estructura tipo Monocasco.	Ninguna es correcta	
AD-IEA-CLA	147	Estructuras	Conjunto de formadores y m	C	Estructura tipo Strut.	Estructura tipo Semimond	Estructura tipo Monocasco	Ninguna es correcta	
AD-IEA-CLA	148	Estructuras	Estructura formada por largueros soldados entre sí que dan forma rectangular o cuadrada a la estructura.	A	Estructura tipo Strut.	Estructura tipo Semimond	Estructura tipo Monocasco	Ninguna es correcta	
AD-IEA-CLA	149	Estructuras	Es un miembro circunferencial usado en la construcción semimonocasco que soporta los larguerillos y piel.	A	Formador.	Larguero	Viga Principal	A y B son correctas	B y C son correctas
AD-IEA-CLA	150	Estructuras	Previene los esfuerzos a ter	A	Largueros y larguerillos.	Viga secundaria	Viga Principal	Ninguna es correcta	Todas son correctas

AD-IEA-CLA	151	Estructuras	Vigas longitudinales en forma de C, L o T localizadas en la periferia del fuselaje y separadas simétricamente a lo largo del diámetro del fuselaje.	C	Wing box	Viga secundaria	Larguerillos	A y C son correctas	Ninguna es correcta
AD-IEA-CLA	152	Estructuras	Es un miembro primario de un formador o un ala usado para soportar grandes cargas incluyendo momentos de flexión.	B	Mamparo	Vigas	Remaches solidos	Todas son correctas	
AD-IEA-CLA	153	Estructuras	Cargas generales que soportan	A	Sustentación, Resistencia	Tensión y Compresión	Flameo y Bataneo	Ninguna es correcta	
AD-IEA-CLA	154	Estructuras	Es el punto a través del cual una fuerza puede aplicarse y generar flexión en una viga sin que se tuerza.	C	Espesor de una pieza.	Mitad de cualquier sección	Centro cortante.	B y C son correctas	A y C son correctas
AD-IEA-CLA	155	Estructuras	¿Cuales son las cargas limitadas?	A	3.8g positivas y 1.5g negativas	2.5-4.5 g positivas y 1-4.8g negativas	3-4g positivas y 1-2g negativas	Ninguna es correcta	
AD-IEA-CLA	156	Estructuras	¿Son criterios principales de selección de materiales?	A	Durabilidad, Productividad, Mantenimiento y Selección de materiales.	Pruebas NDT, Medio Ambiente	Corrosión, Manuales operacionales	A y B son correctas	A y C son correctas
AD-IEA-CLA	157	Estructuras	La resistencia de la estructura del avión frente a la fatiga depende de:	C	Capacidad del material frente a las cargas	Número de g en maniobra	Número de ciclos de cargas a que se somete el material	Frecuencia de intensidad de las ondas de choque sobre los planos sustentadores	
AD-IEA-CLA	158	Estructuras	Si un material posee un Módulo de Elasticidad alto es que:	A	Necesita un esfuerzo también alto para alcanzar una cierta deformación.	Se deforma con facilidad en todas las situaciones de carga	Se deforma con facilidad hasta su límite elástico, luego con dificultad	Ninguna es correcta	
AD-IEA-CLA	159	Estructuras	La mayor causa de fracturas que se producen en las estructuras aeronáuticas, son por:	B	Pasar de g el avión.	La fatiga del material.	Las cargas de aterrizaje.	El empleo de materiales compuestos.	
AD-IEA-CLA	160	Estructuras	Señale una carga debida o inducida por el sistema de propulsión del avión	D	Cargas debidas por el motor	Cargas giroscópicas	Cargas de vibración	Todas estas cargas son debidas al sistema de propulsión	

AD-IEA-CLA	161	Estructuras	La carga de calculo estructural del avión es:	D	La carga límite del avión	La carga más alta prevista para el avión	La carga hasta la cual la estructura del avión es elástica	La carga más alta soportada por la estructura del avión sin rotura	
AD-IEA-CLA	162	Estructuras	En relación con la estructura, y por motivos de seguridad, se aplica en el diseño del avión un factor (de seguridad de cálculo estructural), pero ¿a qué carga se aplica?	C	A la carga de rotura.	Carga de maniobra límite.	Carga límite.	Carga de cálculo.	
AD-IEA-CLA	163	Estructuras	La inversión de los alerones es debido a:	D	Error de diseño estructural	Desplazamiento combinado de alerones y flap's, en ciertas situaciones	Fenómenos de ondas de choque	Tensión del ala	
AD-IEA-CLA	164	Estructuras	A efectos estructurales, el caso de desplome del avión en la pista se considera a través de ensayos de caída libre del avión completo. La distancia exacta desde la que se deja caer el avión en los ensayos:	A	Varia con la carga alar del avión.	Varía con el LCN (flotación-tren de aterrizaje) en la pista del avión.	Está regulada a 42.5 cm, de altura	Depende del peso bruto al despegue del avión.	
AD-IEA-CLA	165	Estructuras	El peso con combustible a cero del avión es:	A	La suma del peso vacío operativo más la carga útil.	La suma del peso vacío operativo y de todos los elementos necesarios para operar el avión.	Peso máximo permitido del avión con anterioridad a la carga del combustible.	Peso vacío operativo más combustible no utilizable.	
AD-IEA-CLA	166	Estructuras	Los componentes estructurales con trayectorias múltiples:	B	En las estructuras semimonocasco.	En las estructuras redundantes.	En estructuras de miembros articulados.	En la bancada del motor.	
AD-IEA-CLA	167	Estructuras	Los esfuerzos de compresión que actúan sobre chapas relativamente delgadas, como el revestimiento del fuselaje de los aviones, pueden producir un efecto estructural ¿A qué efecto nos referimos?	A	Deformación por pandeo.	Flameo.	Flutter.	Rigidez.	

AD-IEA-CLA	168	Estructuras	¿Qué tipo de carga estructural está referida a las características superficiales del material?	D	Torsión.	Compresión.	Momento flector.	Cargas de contacto.	
AD-IEA-CLA	169	Estructuras	Se dice que un material es tenaz:	B	Cuando soporta grandes cargas con escasa o nula deformación	Cuando llega a la rotura después de haber absorbido gran energía en la deformación	Cuando no puede doblarse	Cuando no está sujeto el fenómeno de fatiga	
AD-IEA-CLA	170	Estructuras	La sección recta del fuselaje tiende a ser circular ¿Por qué motivo fundamental?	C	Es la forma que da un volumen de menor resistencia aerodinámica	Obtención de la máxima anchura para las filas de asientos	Es la mejor forma geométrica para soportar las cargas de presurización	Es la forma geométrica que mejor se adapta al embarque, carga y, en general, al handling.	
AD-IEA-CLA	171	Estructuras	Desde el punto de vista estructural de un helicóptero, las cargas de inercia en el cono de cola, son:	A	Importantes	Poco importantes	Despreciables	Ninguna de las anteriores	
AD-IEA-CLA	172	Estructuras	Para una estructura tipo semimonocasco de múltiples costillas ¿qué conjunto del ala resiste la mayor parte del momento flector del ala?	D	Costillas mecanizadas	Larguerillos	Largueros	Revestimiento resistente	
AD-IEA-CLA	173	Estructuras	En relación con la estructura del ala ¿a qué elemento se le aplica el calificativo "viga de ala"?	B	Larguerillo	Larguero	Costilla maestra	Herrajes de sujeción del ala	
AD-IEA-CLA	174	Estructuras	¿Cuál es la parte estructural del ala que, además de dar rigidez al conjunto, forma el contorno estructural de la misma?	A	Costilla	Larguero	Larguerillo		
AD-IEA-CLA	175	Estructuras	En referencia a la estructura del ala, las costillas pueden ser:	B	Maestras y secundarias	De chapa y mecanizadas	De titanio, aluminio o magnesio	Normales y oblicuas	

AD-IEA-CLA	176	Estructuras	¿Qué componente estructural del ala es el que soporta la mayor parte de los esfuerzos cortantes?	C	Costilla	Larguerillo	Larguero	Revestimiento.	
AD-IEA-CLA	177	Estructuras	La distancia o separación entre costillas adyacentes depende fundamentalmente de:	C	Distancia del larguero anterior del ala al borde de ataque	Carga de combustible prevista en depósito de ala	Esfuerzos de pandeo en el revestimiento del ala	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	178	Estructuras	Las costillas de cierre del ala se relacionan con:	A	El depósito de combustible del ala	Las zonas de grandes cargas (tren, etc.)	Anclajes del ala en el fuselaje.	Referencia cero ("Datum") de estaciones del ala	
AD-IEA-CLA	179	Estructuras	La función de la falsa costilla en el ala es:	B	Unir tramos de costillas principales	Permitir la correcta formación del perfil aerodinámico de borde de ataque	Servir de soportes principales a los depósitos de combustible del ala	Todas las anteriores	
AD-IEA-CLA	180	Estructuras	¿qué tipo de construcción del ala tiende a aumentar la sección recta del fuselaje en la zona de unión ala-fuselaje?	D	Cantilever	Con formeros en anillo	Riostrada	Caja	
AD-IEA-CLA	181	Estructuras	La fuerza de resistencia aerodinámica que debe soportar el mástil del motor (turbofán) es máxima ¿en qué condición?	C	Despegue	Empuje máximo	Parada del motor en vuelo	Velocidad máxima de crucero	
AD-IEA-CLA	182	Estructuras	El elevador de cola elástica:	C	Está situado a continuación del timón de profundidad	Va delante del timón de profundidad	Decir elevador es lo mismo que decir timón de altura	Es el conjunto fundamental para amortiguar el balanceo del holandés	
AD-IEA-CLA	183	Estructuras	La cola en "V" se denomina también:	C	Cola anhedra	Cola de doble estabilizador	Cola de mariposa	Cola de fuga	
AD-IEA-CLA	184	Estructuras	¿De que tipo de cola de avión se dice que posee la menor resistencia aerodinámica de fricción, para otros factores iguales?	D	Cola en "H".	Cola de doble fuselaje.	Cola cruciforme.	Cola en "V"	

AD-IEA-CLA	185	Estructuras	La instalación de hélice empujadora en un avión obliga, casi siempre, a la adopción ¿de qué tipo de cola?	C	Cruciforme	En "H"	Doble fuselaje	En "T"	
AD-IEA-CLA	186	Estructuras	El alargamiento del estabilizador horizontal ¿cómo es, respecto al del ala?	C	Exactamente igual	Mayor	Menor		
AD-IEA-CLA	187	Estructuras	La flecha del estabilizador horizontal es, normalmente:	B	Exactamente igual	Mayor	Menor		
AD-IEA-CLA	188	Estructuras	¿Con qué tipo de cola se relaciona la condición de vuelo llamada "locked-in stall"?	A	Cola en T.	Cola cruciforme.	Cola elástica.	Cola doble.	
AD-IEA-CLA	189	Estructuras	What is the initial phase of an aircraft design?	C	Preliminary Design	Detail Design	Conceptual Design		
AD-IEA-CLA	190	Estructuras	What is the load path?	A	Structural elements by virtue of which opposing forces are connected	Structural elements by virtue of which similar forces are connected	Structural elements by virtue of which opposite moments are linked	Lifting path	
AD-IEA-CLA	191	Estructuras	Which is the phase of aircraft design process?	A	Conceptual Design only	Conceptual Design, Preliminary Design and Detail Design	Only Detail Design Phase		
AD-IEA-CLA	192	Estructuras	Which of the following is a correct pair?	B	Testing major parts for fabrication – Conceptual Design	Testing major parts for fabrication – Detail Design	Testing major parts for fabrication – Preliminary Design	Testing major parts for fabrication – Initial Design	
AD-IEA-CLA	193	Estructuras	To reduce weight of the structural member we can _____.	A	Provide shortest and straightest possible load paths	Provide only straightest possible load paths	Provide only shortest possible load paths	Provide shortest and highly curved possible load paths	
AD-IEA-CLA	194	Estructuras	To decrease the weight of a typical commercial fuselage, stringers should be _____.	B	Straight and curved	Straight and uninterrupted	Only straight		
AD-IEA-CLA	195	Estructuras	If possible, we should avoid using any structural cutout	B	False	True			

AD-IEA-CLA	196	Estructuras	The whole design philosophy of an aircraft is termed as:	C	Design evaluation	Sizing	Design wheel		
AD-IEA-CLA	197	Ensayos No D	Practica estándar para la re	C	ASTM E- 1417	ASTM E-797	ASTM E-1444	ASTM E - 1742	
AD-IEA-CLA	198	Ensayos No D	Los programas de calificaci	D	SNT – TC – 1 A	ISO 9712	ASNT – CP189	Todos los anteriores	
AD-IEA-CLA	199	Ensayos No D	La curva de Histéresis Magn	D	La inducción magnética	La densidad de flujo magn	La fuerza magnetizadora y el	A y C son correctas	
AD-IEA-CLA	200	Ensayos No D	Con el yugo electromagnético	A	Corriente AC y DC	Campo magnético circular	Campo magnético longitudinal	A y C son correctas	
AD-IEA-CLA	201	Ensayos No D	De acuerdo con el estándar ASTM, la distancia desde la fuente, a la cual debe estar el objeto para desmagnetizarlo debe ser de:	D	1 metro.	90 Centímetros.	80 Centímetros.	40 Centímetros.	
AD-IEA-CLA	202	Ensayos No D	La medida mínima de magn	D	30 Gauss	1 Gauss	10 Gauss	3 Gauss	
AD-IEA-CLA	203	Ensayos No D	El instrumento de medicion	C	Pie de Rey	Espectrofotómetro	Radiómetro	Gaussímetro	
AD-IEA-CLA	204	Ensayos No D	El mayor nivel de detección se logra cuando la discontinuidad está ubicada en dirección perpendicular a la dirección del flujo magnético.	A	Verdadero.	Falso.			
AD-IEA-CLA	205	Ensayos No D	El indicado tipo PIE GAUGE	B	La intensidad del campo	La dirección y la intensidad	Solamente la dirección del ca	El magnetismo residual.	
AD-IEA-CLA	206	Ensayos No D	Ultrasonic vibrations are cor	D	Examine for discontinuiti	Examine for thickness	Examine for mechanical prop	All of the above	
AD-IEA-CLA	207	Ensayos No D	A second name for Rayleigh	D	Shear waves	Longitudinal waves	Transverse waves	Surface waves	
AD-IEA-CLA	208	Ensayos No D	¿Qué determina el flujo de	B	La susceptibilidad de la	El material de la muestra.	El porte de la muestra.		
AD-IEA-CLA	209	Ensayos No D	¿Qué tipo de corriente se proporciona a la bobina en las inspecciones con corriente eddy?	A	Corriente alterna.	Corriente continua.	Corriente parásita.		
AD-IEA-CLA	210	Ensayos No D	¿Qué tipo de fallas puede d	A	Superficiales y sub-supe	Solamente superficiales.	Solamente sub-superficiales.		
AD-IEA-CLA	211	Ensayos No D	La corriente eddy está com	C	Electrones libres.	Electrones controlados.	Electrones electromagnéticos.		
AD-IEA-CLA	212	Ensayos No D	¿Para qué tipo de materiales	A	Para materiales magnét	Para materiales magnétic	Para materiales ferrosos solamente.		



AD-IEA-CLA	213	Ensayos No D	¿Qué acciones debe tomar si va a efectuar una inspección con corriente eddy cerca del área de algún estanque de combustible en una aeronave?	B	Vaciar el combustible de	Conectar a tierra la aeron	Vaciar el combustible del estanque afectado.		
AD-IEA-CLA	214	Ensayos No D	En una inspección con líquidos penetrantes, el paso siguiente a la aplicación del líquido penetrante es:	A	Aplicar revelador.	Remover el líquido penet	Interpretar.		
AD-IEA-CLA	215	Ensayos No D	¿Qué cualidad del líquido p	B	El espesor.	El color.	El brillo.		
AD-IEA-CLA	216	Ensayos No D	La inspección con líquidos p	A	Delaminación.	Porosidad.	Diferencia de material.		
AD-IEA-CLA	217	Ensayos No D	En una inspección con líquidos penetrantes, cuando se encuentre acumulación de líquido penetrante sucio en una pieza, ésta deberá ser:	A	Rechazada.	Re-interpretada.	Re-procesada.		
AD-IEA-CLA	218	Ensayos No D	El tipo de limpieza más recomendada para eliminar todos los restos de líquido penetrante existente en una pieza es:	C	Desengrase.	Limpieza alcalina.	Limpieza ácida.		
AD-IEA-CLA	219	Ensayos No D	La inspección con líquidos p	A	La mayoría de los mater	Los materiales ferrosos.	Los materiales recubiertos o cadmiados.		
AD-IEA-CLA	220	Ensayos No D	Una de las consideraciones importantes para una buena interpretación de la inspección por líquidos penetrantes es:	C	Hacer una inspección co	Lavar la pieza para sacar todo el líquido penetrante del defecto.	Permitir suficiente tiempo para que el líquido penetre en el defecto.		
AD-IEA-CLA	221	Ensayos No D	¿Con qué se procesan los lí	A	Con un revelador y se ex	Con un emulsionador y se	Con un solvente.		

AD-IEA-CLA	222	Ensayos No D	¿En qué debe ser muy cuidadoso cuando lava una pieza a la cual se le aplicó líquido penetrante?	A	En remover solamente el líquido penetrante de la superficie.	En remover solo el líquido	En no dañar la pieza.		
AD-IEA-CLA	223	Ensayos No D	¿Qué causan los líquidos penetrantes cuando entran en contacto prolongado con la piel?	B	Quemaduras.	Irritación.	Envejecimiento.		
AD-IEA-CLA	224	Ensayos No D	¿Cuál es una operación efectiva?	B	Mover la pieza lentamente hacia afuera de la bobina y lejos de la fuerza del campo magnético.	Mover la pieza hacia afuera de la bobina y lejos de la fuerza del campo magnético.	Mover la pieza lentamente hacia afuera de la bobina y dejarla cerca del campo magnético.		
AD-IEA-CLA	225	Ensayos No D	¿Cuáles son los dos procesos?	B	Procesos con hierro y óxido.	Procesos húmedo y seco.	Procesos con materiales penetrantes y fluorescentes.		
AD-IEA-CLA	226	Ensayos No D	¿Qué tipo de defectos pueden ser detectados?	A	Grietas, inclusiones, delaminaciones.	Grietas, delaminaciones, porosidades.	Grietas, inclusiones, porosidades.		
AD-IEA-CLA	227	Ensayos No D	La inspección por partículas magnéticas puede ubicar el defecto y además puede indicar:	A	El largo y la forma.	La profundidad y la causa.	El tipo de material fallado.		
AD-IEA-CLA	228	Ensayos No D	Generalmente, la inspección por partículas magnéticas se puede efectuar en piezas que están:	A	Desmontadas de la aeronave.	Instaladas en la aeronave.	Instaladas en la aeronave, siempre que estén limpias.		
AD-IEA-CLA	229	Estructuras	¿En qué lugares se encuentran los defectos?	A	En las áreas de mucho estrés.	En las áreas de mucho momento.	En las áreas expuestas a la corrosión.		
AD-IEA-CLA	230	Ensayos No D	¿De qué forma se aplica generalmente?	B	En forma de pasta.	En forma líquida.	En forma gaseosa.		
AD-IEA-CLA	231	Ensayos No D	¿Qué puede causar una trizadura?	A	Una falla en el proceso de tratamiento térmico de la pieza.	Una instalación defectuosa.	Una instalación con piezas o partes de materiales distintos.		

AD-IEA-CLA	232	Estructuras	¿Qué es una discontinuidad	A	Una interrupción en la configuración estructural física normal de una pieza.	Una interrupción en la configuración estructural normal de una pieza o	Una falla notoria en la configuración estructural de una pieza o parte.		
AD-IEA-CLA	233	Estructuras	¿Cuáles de los siguientes m	C	Aluminio puro.	Fierro.	Aleaciones de aluminio.		
AD-IEA-CLA	234	Ensayos No D	¿Dónde puede encontrar la información referente a método de inspección y área a inspeccionar en una aeronave?	A	Manual del fabricante de	Manual del fabricante de	Ambas respuestas son correctas.		
AD-IEA-CLA	235	Ensayos No D	¿Qué determina el mejor m	C	La accesibilidad a la parte	El porte de la parte a insp	Las características de la parte a inspeccionar.		
AD-IEA-CLA	236	Ensayos No D	La aplicación de un método	B	Descarta inmediatamente la aplicación de otro método.	No descarta la utilización	Deja la pieza en condiciones servibles.		
AD-IEA-CLA	237	Ensayos No D	¿Qué incluyen los requisitos	A	Instrucción, experiencia	Instrucción teórica, instruc	Requisitos médicos, requisitos físicos y experiencia.		
AD-IEA-CLA	238	Ensayos No D	¿A qué corresponde la siguiente definición "persona calificada para revisar sistemas y procedimientos ndt por cumplimiento de los requisitos"?	C	Auditor.	Certificador.	Inspector.		
AD-IEA-CLA	239	Ensayos No D	¿A qué nivel de preparación corresponde la siguiente actividad "la persona deberá ser capaz de organizar y documentar los resultados ndt"?	B	Nivel I.	Nivel II.	Nivel III.		

AD-IEA-CLA	240	Ensayos No D	¿Qué examen físico debe cumplir anualmente una persona certificada como especialista en inspecciones no destructivas?	C	Visión de corta distancia	Visión de larga distancia.	Visión en todos sus rangos.		
AD-IEA-CLA	241	Ensayos No D	En la preparación de la aeronave, y debido al peligro natural de radiación, para tomar radiografías, la aeronave debe ser:	C	Aislada de hangares y de	Aislada y mantener al personal no autorizado a una distancia segura.	Aislada y estar sin combustible.		
AD-IEA-CLA	242	Ensayos No D	Generalmente, ¿qué determina la actitud y la configuración de la aeronave para tomarle radiografías?	A	Los requisitos de inspección individual de cada aeronave.	El tipo de equipo que se ve	El lugar donde la aeronave se encuentra.		
AD-IEA-CLA	243	Ensayos No D	En un proceso radiográfico, cuando la imagen latente en una película es hecha visible permanentemente por químicos se llama:	B	Exposición.	Revelado.	Fotografiado químico.		
AD-IEA-CLA	244	Ensayos No D	Dentro de un proceso radio	A	El de exposición.	El de revelado.	El de interpretación.		
AD-IEA-CLA	245	Ensayos No D	En la interpretación radiogr	C	El tipo de material radio	La localización de la falla.	La geometría de la falla.		
AD-IEA-CLA	246	Ensayos No D	En una inspección radiográfica, otra importante consideración en el análisis de las fallas es:	B	El tipo de inclusiones.	La ubicación de la falla.	Las dimensiones de la falla.		
AD-IEA-CLA	247	Ensayos No D	¿Por qué los rayos x son pe	A	Porque destruyen los tej	Porque destruyen los tej	Porque destruyen los intestinos.		
AD-IEA-CLA	248	Ensayos No D	¿Cuál es la habilidad que tie	C	Penetrar materiales opa	Penetrar materiales trans	Penetrar materiales opacos a la luz invisible.		
AD-IEA-CLA	249	Ensayos No D	Los sistemas básicos de insp	A	Alta y media frecuencia.	Pulso y resonancia.	Transmisión directa y angular.		

























|











Vertical line on the left side of the page.