

Cuestionario Meteorología

1. Al ascender, en general

- A. La presión de aire disminuye y el ala genera mas sustentación.
- B. La presión de aire aumenta y el ala genera menos sustentación.
- C. La presión de aire disminuye y el ala genera menos sustentación.
- D. La presión de aire aumenta y el ala genera mas sustentación.

2. Por encima de unos 3,000m de altura, se hace necesario el uso de oxígeno para respirar ya que

- A. Disminuye la concentración de oxígeno en la atmosfera.
- B. Disminuye la presión del aire.
- C. Disminuye la presión parcial del oxígeno en el aire y se reduce la capacidad de los alvéolos pulmonares de inyectarlo en la sange.
- D. El aire se vuelve tóxico por la alta presión de altura.

3. El viento se forma por que el aire

- A. Tiende a huir de una zona de alta presión y es atraído por zonas de bajas presiones.
- B. Gira por el rozamiento con la tierra y el efecto coriolis.
- C. Húmedo de los oceanos va hacia la tierra para dejar lluvias.
- D. Va de zonas frías a zonas cálidas

4. En verano, si queremos volar con la mayor densidad de aire posible deberemos volar:

- A. A primera hora o en las horas antes del ocaso para aprovechar la menor temperatura del aire.
- B. En las horas centrales del día para aprovechar la densidad de las térmicas que se generan.
- C. Sólo por la mañanas ya que por las tardes se generan tormentas.
- D. Sólo por las tardes ya que es cuando el aire está mas estable.

5. La densidad del aire es quizás la variable que tiene mayor impacto en el rendimiento de un avión ya que:

- A. Afecta a la sustentación que genera el ala.
- B. Afecta a la eficiencia de la hélice

C. Afecta a la potencia que genera el motor.

D. Todas las anteriores

C.C.A.A.D.

6. Con baja densidad de aire, el avión:

A. Acelera mas rápido pero luego ascenderá mas despacio.

B. Acelera mas despacio pero luego ascenderá mas rápido en el aire menos denso.

C. Acelera y asciende mas rápido.

D. Acelera mas despacio y luego tendrá mas dificultades para ascender.

7. Con baja densidad de aire, el avión

A. Necesitara una mayor longitud en el despegue y mayor velocidad para evitar entrar en pérdida.

B. Despegará con menos pista pero luego volará mas rápido.

C. Despegará en seguida pero luego le costará ganar altura.

D. Ninguna de las anteriores.

8. Un día caluroso de baja densidad de aire podremos llevar a pasajeros siempre que:

A. No estén incómodos por el calor.

B. Nuestro avión este autorizado para volar con dos personas.

C. Comprobemos que nuestro avión va a poder despegar y ascender a pesar de la menor sustentación del ala, peor rendimiento de la hélice y menor potencia del motor debido a la baja densidad.

D. El pasajero tambien sea piloto autorizado por Aviación Civil.

9. Si en el mapa previsto del tiempo vemos las líneas isobáricas muy pegadas:

A. Es una señal de advertencia ya que indica fuerte vientos.

B. Es una señal de precaución ya que si las líneas están muy juntas no podemos ver lo que hay debajo.

C. Es una mala señal ya que indican vientos cambiantes.

D. Es una buena señal ya que indica vientos laminares.

10. Volar cerca de la ladera de montañas es peligroso porque:

- A. Se forman corrientes descendentes, especialmente a sotavento.
- B. Suele haber cables cruzando entre valles.
- C. Puede haber turbulencias.
- D. Todas las anteriores.

D.A.C.A.D.

11. Ante la presencia de ráfagas de aire en el aterrizaje:

- A. Aumentaremos la velocidad de aproximación y abortaremos el aterrizaje si el avión no está controlado en la recogida.
- B. Volaremos más despacio para hacer la toma a baja velocidad.
- C. Aterrizaremos viento en cola para neutralizar las ráfagas.
- D. Aterrizaremos al primer intento para reducir riesgos.

12. Antes de realizar un vuelo a otro aeródromo habrá que comprobar el parte meteorológico de:

- A. El aeródromo de salida, para asegurarnos de que podremos despegar.
- B. El aeródromo de destino para asegurarnos de que a la hora prevista de llegada podremos aterrizar con seguridad.
- C. Los aeródromos alternativos para conocer si será posible utilizarlos si no podemos aterrizar en el aeródromo de destino.
- D. Todas las anteriores.

13. Las nubes generan corrientes de aire a su alrededor

- A. Ascendentes, que podemos aprovechar para ahorrar combustible.
- B. Descendentes, que son muy peligrosas al originar rachas de viento.
- C. Que giran en torno a la nube.
- D. Ninguna de las anteriores.

14. La línea de turbulencia es:

- A. Una barrera tormentosa que va unos 300km por delante de una masa de aire frío.
- B. Una zona donde se forman tormentas y que conviene evitar.
- C. Una zona con intensa presencia de cumulonimbos.
- D. Todas las anteriores.

15. Conviene observar la manga indicadora de un aeródromo:

- A. Antes de despegar para comprobar la dirección e intensidad del viento.
- B. Cuando llegamos al aeródromo para hacernos una idea del estado del viento.
- C. Cuando vayamos a aterrizar para asegurarnos de aterrizar con el viento lo más encarado posible.
- D. Todas las anteriores.

A.D.B.D.D.