

TEMA: 0092 ING° DE VUELO - (03) METEOROLOGIA

COD PREG:	PREGUNTA:	RPTA:
PREG20076947	Para obtener la altitud de presión en vuelo, se debe regular el altímetro a:	B
OPCION A:	29.92" de Hg y corregir la altitud indicada por temperatura.	
OPCION B:	29.92" de Hg y leer la altitud de presión directamente del altímetro.	
OPCION C:	La posición actual del altímetro y leer la altitud de presión directamente del altímetro.	
PREG20076943	¿Cuál es la afirmación correcta con respecto a la tropósfera?	B
OPCION A:	Se extiende a una altura uniforme en todas las latitudes.	
OPCION B:	Es más gruesa sobre el ecuador que sobre los polos.	
OPCION C:	Es la línea divisoria entre la estratósfera y la atmósfera.	
PREG20076944	¿Cuál es la afirmación correcta con respecto a la tropopausa?	A
OPCION A:	La tropopausa es mayor en verano que en invierno.	
OPCION B:	La tropopausa polar es mayor que la tropical.	
OPCION C:	La tropopausa divide a la atmósfera y la estratósfera.	
PREG20076956	¿Cuál es uno de los efectos de la formación de hielo, nieve o escarcha sobre la aeronave?	C
OPCION A:	Menor velocidad de pérdida.	
OPCION B:	Menores tendencias al cabeceo hacia arriba.	
OPCION C:	Menor ángulo de ataque en las pérdidas.	
PREG20076945	Se puede identificar una inversión térmica por:	C
OPCION A:	El régimen de gradiente positiva de presión.	
OPCION B:	La ubicación de la tropopausa.	
OPCION C:	El régimen de gradiente térmica positiva.	
PREG20076946	¿Cuál es la relación entre las altitudes si la fijación del altímetro es mayor a la estándar al volar a 15,000 pies de altitud indicada?	C
OPCION A:	La altitud indicada es mayor a la altitud verdadera.	
OPCION B:	La altitud indicada es menor a la altitud de presión.	
OPCION C:	La altitud indicada es mayor a la altitud de presión.	
PREG20076948	Una característica de la estratósfera es;	C
OPCION A:	Una altitud de homogeneidad relativa de aproximadamente 35,000 pies.	
OPCION B:	Una reducción integral de la temperatura con un incremento en la altitud.	
OPCION C:	Una variación relativamente pequeña en la temperatura con un incremento en la altitud.	

PREG20076952	¿Qué se debe suponer cuando la emisión ATIS no indica la condición del cielo y la visibilidad?	C
OPCION A:	Las condiciones de vuelo son VMC.	
OPCION B:	La condición del cielo es despejado y la visibilidad es irrestricta.	
OPCION C:	El techo es mayor a 5,000 pies y la visibilidad es 5 millas o más.	
<hr/>		
PREG20076950	Durante un ascenso, se puede identificar a la tropopausa como la altitud en donde:	B
OPCION A:	Se encuentra una corriente de chorro.	
OPCION B:	El régimen térmico de gradiente positiva varía en forma abrupta.	
OPCION C:	La densidad del aire inicia su incremento cuando se incrementa la altitud.	
<hr/>		
PREG20076951	¿Cuándo se actualiza las emisiones ATIS?	C
OPCION A:	Sólo si el techo o la visibilidad varían por un valor reportable.	
OPCION B:	Cada 30 minutos si las condiciones meteorológicas se encuentran por debajo de VFR básico; en su defecto, cada hora.	
OPCION C:	Al recibo de cualquier reporte meteorológico no obstante la variación del contenido o los valores reportados.	
<hr/>		
PREG20076953	¿Cuál es el efecto más adverso sobre el rendimiento del avión ocasionado por la lluvia?	A
OPCION A:	El impacto de las gotas de lluvia pone áspera la película de agua.	
OPCION B:	Las gotas de lluvia impactan al avión en dirección hacia abajo y hacia atrás.	
OPCION C:	Cuando las gotas de lluvia hacen contacto con el avión en forma dispar, se pueden suscitar momentos de cabeceo o alabeo.	
<hr/>		
PREG20076954	¿Cuál es la temperatura más baja en la que las gotas de agua pueden permanecer en estado líquido?	C
OPCION A:	0°C.	
OPCION B:	0°F.	
OPCION C:	-40°C.	
<hr/>		
PREG20076955	¿Cuál es uno de los efectos de la formación de hielo, nieve o escarcha sobre una aeronave?	A
OPCION A:	Mayor velocidad de pérdida.	
OPCION B:	Mayores tendencias al cabeceo hacia abajo.	
OPCION C:	Mayor ángulo de ataque en las pérdidas.	
<hr/>		
PREG20076942	Un tipo común de inversión térmica, causada debido al terreno o a la superficie es aquella producida por:	A
OPCION A:	La radiación sobre el terreno en noches frías y despejadas cuando el viento es ligero.	

OPCION B: Aire cálido en rápida elevación hacia lo alto cerca a terreno montañoso.
OPCION C: El movimiento de aire más frío sobre aire caliente, o el movimiento de aire caliente bajo aire frío.

PREG20076949 ¿Cuándo detiene la temperatura su reducción, si se incrementa la altitud? B

OPCION A: A 30,000 pies MSL.
OPCION B: En la tropopausa.
OPCION C: En la estratósfera.

PREG20076941 ¿Qué condiciones originan la formación de la escarcha? B

OPCION A: Las gotas pequeñas de humedad caen sobre la superficie de acumulación cuando la temperatura del aire circundante se encuentra en el punto de congelamiento o por debajo del mismo.
OPCION B: La temperatura de la superficie de acumulación se encuentra en el punto de condensación o por debajo del mismo del aire adyacente y el mencionado punto se encuentra por debajo del punto de congelamiento.
OPCION C: La temperatura de la superficie de acumulación se encuentra en el punto de congelamiento o por debajo del mismo y las gotas pequeñas de humedad caen sobre la superficie de acumulación.

PREG20076936 ¿Bajo qué condición son equivalentes la presión de altitud y la altitud de densidad? A

OPCION A: A temperatura estándar.
OPCION B: Si el altímetro está fijado en 29.92" de Hg.
OPCION C: Cuando las altitudes indicadas y de presión son equivalentes en el altímetro.

PREG20076939 Si en vuelo la OAT es mayor, a potencia constante y altitud indicada, la velocidad aérea verdadera: C

OPCION A: Es menor y la altitud verdadera es menor.
OPCION B: Es mayor y la altitud verdadera es menor.
OPCION C: Es mayor y la altitud verdadera es mayor.

PREG20076940 ¿Por qué se considera a la escarcha como un riesgo en vuelo? C

OPCION A: La escarcha varía la forma aerodinámica básica del perfil aerodinámico.
OPCION B: El mayor peso requiere una distancia mayor de despegue.
OPCION C: La escarcha origina una separación temprana del flujo de aire lo cual ocasiona una pérdida en la sustentación.

PREG20076926 ¿Cuál es el efecto más adverso sobre la performance de la aeronave ocasionado por la lluvia? A

OPCION A: Se deforma la película de agua por el impacto de las gotas de lluvia.
OPCION B: Las gotas de lluvia impactan la aeronave en una dirección hacia abajo y hacia atrás.

OPCION C: Las gotas de lluvia hacen contacto con la aeronave desordenadamente ocasionando momentos de cabeceo o ladeo.

PREG20076927 ¿Cuál es la temperatura estándar OACI para 5,000 pies? A

OPCION A: +41°F.

OPCION B: +10°C.

OPCION C: +59°F.

PREG20076928 ¿Qué debe suceder con la velocidad aérea verdadera para mantener el mismo ángulo de ataque en vuelo nivelado en caso de suscitarse una variación en la densidad del aire? A

OPCION A: La velocidad aérea debe ser mayor si se reduce la densidad del aire.

OPCION B: La velocidad aérea debe ser mayor si se incrementa la densidad del aire.

OPCION C: La velocidad aérea debe ser menor si se reduce la densidad del aire.

PREG20076929 ¿Qué condición atmosférica reduce la densidad del aire? B

OPCION A: Menor humedad.

OPCION B: Menor presión.

OPCION C: Menor temperatura.

PREG20076930 ¿Por qué un motor produce mayor potencia en un día frío que en uno caluroso? A

OPCION A: Hay mayor disponibilidad de oxígeno.

OPCION B: El aire menos denso produce más oxígeno para la combustión en el motor.

OPCION C: La contracción metálica en climas más fríos produce menores tolerancias que incrementan la eficiencia del motor.

PREG20076925 ¿Cómo afecta la lluvia a la performance de la aeronave en vuelo? C

OPCION A: Se incrementa el ángulo de ataque de la línea central (max) de 2° a 6°.

OPCION B: La película homogénea de agua sobre las alas y el fuselaje reduce la resistencia al avance.

OPCION C: Una pérdida de sustentación se suscita debido al impacto de la lluvia que deforma la película de agua sobre el ala.

PREG20076932 ¿Qué variación de condición atmosférica origina un incremento en la densidad del aire? B

OPCION A: Mayor humedad.

OPCION B: Mayor presión.

OPCION C: Mayor temperatura.

PREG20076933 Una condición necesaria en vuelo para la formación de congelamiento estructural es: A

OPCION A: La humedad visible.

OPCION B: Las nubes estratiformes.

OPCION C: Las nubes cirrus estratos.

PREG20076934 ¿En qué ambiente suele acumularse con mayor frecuencia el hielo estructural en la aeronave? B

OPCION A: Nubes cirrus.

OPCION B: Granizo.

OPCION C: Nubes cumulus.

PREG20076935 La causa principal de todos los cambios climáticos en la tierra es: C

OPCION A: El movimiento de las masas de aire.

OPCION B: Las variaciones en la presión de aire sobre la superficie terrestre.

OPCION C: La variación de la energía solar que reciben las regiones de la tierra.

PREG20076937 ¿Cuáles son los valores de temperatura estándar y de presión a nivel del mar? A

OPCION A: +15°C y 29.92" de Hg.

OPCION B: +59°C y 1013.2 milibares.

OPCION C: +59°F y 29.92" milibares de Hg.

PREG20076931 ¿Por qué un motor produce mayor potencia en un día seco que en uno húmedo? A

OPCION A: Mayor densidad de aire.

OPCION B: La humedad incrementa la densidad.

OPCION C: Porque una molécula de agua pesa más que una de nitrógeno u oxígeno.

PREG20076938 La dispersión de la temperatura y del punto de condensación es pequeña y viene reduciéndose, asimismo, la temperatura es +62°F. ¿Qué tipo de clima es el más aparente por desarrollarse? C

OPCION A: Fuertes lluvias.

OPCION B: Tormentas de rayos.

OPCION C: Neblina o nubes bajas.
