

Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Comunicaciones



QuizVds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:

FECHA Y HORA:

01. Como la sustentación es proporcional al cuadrado de la velocidad, es asimismo proporcional al cuadrado de las revoluciones del rotor. Una pérdida de RPM del rotor origina, por lo tanto, una rápida disminución de la sustentación. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

- a) Verdadero.
- b) Falso.
- c) Correcta solo a nivel del mar en atmósfera ISA.
- d) Correcta solo cuando no existe viento relativo.

02. El centro de gravedad de su helicóptero está ligeramente fuera del límite trasero (Aft Limit). Una posible solución matemática y operativa es:

- a) Quitar peso de los asientos delanteros.
- b) Mover equipaje o a un pasajero de los asientos traseros a los delanteros (Weight Shift), o añadir lastre en la cabina delantera si se lo permite el peso máximo.
- c) Volar con el depósito de combustible delantero vacío.
- d) Pedir a los pasajeros que se inclinen hacia atrás.

03. El mantenimiento de la orientación espacial y el equilibrio corporal del piloto depende de la información combinada de tres sistemas fisiológicos:

- a) Sistema nervioso, sistema digestivo y sistema motor.
- b) Oído externo, vista periférica y sentido del olfato.
- c) Sistema visual (ojos), sistema vestibular (oído interno) y sistema propioceptivo/somatosensorial (sentido de la posición a través de músculos, piel y articulaciones - 'volar por el asiento de los pantalones').
- d) Sistema visual, memoria muscular y sistema cardiovascular.

04. ¿Qué ilusión óptica clásica se produce al realizar una aproximación para aterrizar en una pista de aeródromo que tiene una pendiente ascendente (cuesta arriba)?

- a) La pista parecerá más ancha de lo normal.
- b) El piloto sentirá que se aproxima demasiado bajo, llevándolo a sobrevolar la pista demasiado alto.
- c) La ilusión visual hará que el piloto crea que está demasiado alto, llevándolo instintivamente a bajar el morro y volar una aproximación peligrosamente baja.
- d) La pista desaparecerá visualmente.

Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Comunicaciones



QuizVds.it

05. Si el indicativo completo de su aeronave es 'Cessna G-ABCD', la forma correcta autorizada por la OACI para abreviarlo (una vez iniciado por ATC) es:

- a) G-CD.
- b) Cessna A-C-D.
- c) Cessna C-D (El fabricante o tipo de aeronave, seguido de las dos últimas letras de la matrícula).
- d) Cessna G-A.

06. Usted vuela con Rumbo Magnético (MH) de 270°. Sintoniza un NDB y la aguja de su ADF de carátula fija apunta exactamente a su ala derecha (Marcación Relativa - RB de 090°). ¿Cuál es su QDM (rumbo hacia la estación)?

- a) 270°.
- b) 360° o Norte. (Cálculo: $MH + RB = QDM \rightarrow 270 + 90 = 360$).
- c) 090°.
- d) 180°.

07. ¿Qué tipo específico de nubes está asociado meteorológicamente con una masa de aire ESTABLE que es forzada a elevarse lentamente a gran escala, originando a menudo llovizna o precipitación continua?

- a) Cumulonimbos (CB).
- b) Cúmulos en torre (TCU).
- c) Nubes estratiformes extensas (Estratos y Nimbostratos).
- d) Cirrocúmulos (CC).

08. Al volar un helicóptero sobrecargado (excediendo la Masa Máxima al Despegue - MTOM), las consecuencias aerodinámicas y de rendimiento directas incluyen:

- a) Mayor recorrido de despegue necesario, menor régimen de ascenso (Rate of Climb), techo de estacionario OGE/IGE más bajo y reducción dramática de la maniobrabilidad.
- b) Mejor planeo en caso de autorrotación.
- c) Aumento del techo de servicio.
- d) Menor consumo de combustible.

Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Comunicaciones



QuizVds.it

09. Según EASA Part-FCL, si una habilitación de tipo de helicóptero (Type Rating) ha caducado, para renovarla el piloto deberá:

- a) Volver a realizar el curso teórico completo y acumular 50 horas de vuelo.
- b) Completar un entrenamiento de actualización en una ATO o DTO (si corresponde) y superar una verificación de competencia (Proficiency Check).
- c) Solo pagar las tasas a la Autoridad Competente.
- d) Realizar 3 despegues y aterrizajes bajo la supervisión de la torre de control.

10. Si se reportan ráfagas de viento fuertes e irregulares en la superficie, se recomienda que la aproximación final del helicóptero a la plataforma se realice de manera más plana de lo normal (shallow approach) para mantener la velocidad aerodinámica hasta el último momento. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

- a) Verdadero.
- b) Falso. (Se recomienda realizar una aproximación ligeramente MÁS PRONUNCIADA y mantener velocidad aerodinámica suficiente para evitar la pérdida por cizalladura o hundimiento, evitando aproximaciones planas prolongadas que requieran altas potencias a baja altura).
- c) Correcta solo en operaciones comerciales.
- d) Correcta solo si lo autoriza previamente ATC.

11. ¿En qué situación de vuelo tiene lugar un mayor y más severo fenómeno de 'Pérdida por Cizalladura de Viento' (Windshear)?

- a) Cruzando una térmica en verano a 5.000 pies.
- b) Volando a muy baja altura a través de la corriente descendente del frente de racha de un micro-reventón originado por un Cumulonimbo (CB) en la aproximación final.
- c) Volando detrás de un ultraligero.
- d) Dentro de un estrato suave de invierno.

12. Las normas operacionales y medioambientales de EASA establecen que las aeronaves NO deben sobrevolar reservas naturales, parques nacionales o zonas de protección de aves a baja altura. Normalmente, se solicita mantener una altitud mínima sobre estas zonas de:

- a) 500 pies AGL.
- b) Al menos 1.000 o 2.000 pies AGL (dependiendo de la carta local), para minimizar el ruido y la perturbación a la fauna.
- c) 10.000 pies AMSL.
- d) Están totalmente prohibidas en cualquier nivel de vuelo.

Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Comunicaciones



QuizVds.it

13. El QNH es la presión atmosférica reducida al nivel medio del mar (MSL) de acuerdo con las condiciones de la atmósfera estándar. Al calar el altímetro con el QNH local, este indicará en tierra la elevación oficial del aeródromo. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

- a) Verdadero.
- b) Falso.
- c) Correcta solo en condiciones CAVOK.
- d) Correcta solo por debajo de 3.000 ft AGL.

14. ¿Cuál de las siguientes definiciones corresponde a una REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR)?

- a) Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.
- b) Espacio aéreo dentro del cual se facilitan únicamente servicios de control de aproximación.
- c) Espacio aéreo de dimensiones definidas reservado exclusivamente para la aviación militar.
- d) Espacio aéreo nacional restringido.

15. El sistema Estático-Pitot tiene por objeto obtener la 'Presión Total' a través del orificio frontal del tubo pitot y la 'Presión Estática' a través de los puertos estáticos laterales, permitiendo así el funcionamiento de los instrumentos de vuelo barométricos. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

- a) Verdadero.
- b) Falso.
- c) Correcta solo con instrumentos certificados para IFR.
- d) No puede evaluarse sin consultar el manual de vuelo.

16. Analizando la sección WIND/T de un GAMET, usted lee para una altitud de 5.000 pies: '050HFT AMSL 350/15KT PS11'. Esto significa que:

- a) A 5.000 pies la temperatura será de -11°C y el viento soplará desde los 350° con 15 km/h.
- b) A 5.000 pies hay presión de 11 hPa y vientos en calma.
- c) A 5.000 pies de altitud (050HFT AMSL), el viento previsto proviene de los 350° con 15 nudos de intensidad, y la temperatura es de $+11^{\circ}\text{C}$ (Plus 11).
- d) A 5.000 pies la temperatura es de -15°C y el viento de 350 nudos.

Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Comunicaciones



QuizVds.it

17. En operaciones de montaña, las cimas puntiagudas o pináculos (Pinnacles) presentan flujos de aire complejos. Al aproximarse para aterrizar en un pináculo, el piloto debe planificar la aproximación:

- a) A lo largo de la ladera de barlovento (viento de cara), aprovechando las corrientes ascendentes, evitando siempre el lado de sotavento.
- b) A lo largo de la ladera de sotavento.
- c) Verticalmente desde 2.000 pies.
- d) Siempre a favor del viento.

18. El movimiento de batimiento de las palas (flapping) en vuelo de traslación compensa principalmente:

- a) El efecto de Coriolis.
- b) La disimetría de sustentación.
- c) El flujo transversal.
- d) El estado de anillo de vórtice.

19. El aumento extremo del factor de carga (G's) en virajes muy cerrados (más de 30°-45°) reduce peligrosamente los márgenes aerodinámicos de la aeronave, exigiendo tirar fuertemente del colectivo para mantener altura, y propiciando la aparición casi inmediata de 'Retreating Blade Stall' (Pérdida de la pala que retrocede). ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

- a) Verdadero.
- b) Falso.
- c) Correcta solo con viento en calma.
- d) No puede evaluarse sin consultar el manual de vuelo.

20. ¿Cómo se indica la orden para que el piloto apague el transmisor del transpondedor, pero lo mantenga encendido para calentamiento interno?

- a) SQUAWK STANDBY.
- b) SQUAWK OFF.
- c) STOP SQUAWK.
- d) TRANSPONDER OFF.

Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Comunicaciones



QuizVds.it

21. Dentro del estudio del liderazgo en la cabina, se diferencian varios estilos. El líder que impone todas las decisiones sin escuchar ni fomentar la participación de la tripulación ejerce un estilo:

- a) Autocrático (Autoritario).
- b) Sinérgico.
- c) Laissez-faire (Dejar hacer).
- d) Democrático.

22. Según la normativa EASA, tras aprobar satisfactoriamente todos los exámenes teóricos para el PPL(H), ¿de cuánto tiempo dispone el alumno para aprobar la prueba de pericia en vuelo (Skill Test)?

- a) 12 meses.
- b) 36 meses.
- c) 24 meses.
- d) El teórico no caduca nunca.

23. Según el Reglamento del Aire (SERA), el Tránsito de Aeródromo (Aerodrome Traffic) incluye:

- a) Todo el tráfico que vuela a más de 10.000 pies sobre el aeropuerto.
- b) Exclusivamente los aviones aparcados en las puertas de embarque.
- c) Solo las aeronaves que se encuentran en aproximación final IFR.
- d) Todo el tráfico que se halla en el área de maniobras de un aeródromo y todas las aeronaves que vuelan en las inmediaciones del mismo (ej. incorporándose, saliendo o dentro del circuito de tráfico).

24. Para repostar con combustible Jet-A1 (turbinas) con pasajeros a bordo o rotores girando (Hot refueling), solo está permitido si existen procedimientos muy estrictos, como tener las puertas abiertas, cinturones desabrochados para evacuación rápida y personal de extinción de incendios cualificado al lado de la aeronave. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

- a) Verdadero.
- b) Falso.
- c) Correcta solo en aeródromos controlados.
- d) Correcta solo con pasajeros a bordo.

Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Comunicaciones



QuizVds.it

25. En operaciones invernales o en desiertos, el fenómeno visual conocido como 'Whiteout' (Blanqueo) o 'Brownout' (Tormenta de arena inducida por el rotor) es extremadamente peligroso durante el vuelo estacionario o aterrizaje porque:

- a) El piloto pierde por completo las referencias visuales del horizonte y la percepción de profundidad, pudiendo sufrir desorientación espacial severa y estrellar la aeronave.
- b) Los filtros de aire del motor se congelan al instante.
- c) Aumenta la sustentación de forma incontrolable.
- d) La radio VHF deja de funcionar por la estática.

26. En un problema de Centrado, el helicóptero está sobre su peso máximo certificado (MTOM) por 30 libras, pero el Centro de Gravedad está dentro de límites. ¿Qué acción debe tomar el piloto para estar legal?

- a) Descargar 30 libras de peso (equipaje, combustible o pasajeros) de una estación que no desplace el CG fuera de límites, y recalcular todo.
- b) Puede volar legalmente porque el CG está bien.
- c) Mover peso de la parte trasera a la delantera.
- d) Cargar 30 libras más en el lado opuesto.

27. La palabra 'APPROVED' (Aprobado) en comunicaciones ATS significa que el permiso solicitado para realizar una acción propuesta está concedido. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

- a) Verdadero.
- b) Falso.
- c) Correcta solo en espacio aéreo controlado clase A.
- d) Correcta solo cuando se utiliza enlace de datos.

28. Con su E6B (Computador de vuelo): Usted está volando a 120 Nudos (TAS). En la carta determina que la distancia de A a B es de 42 Millas Náuticas (NM). Con viento en calma, el tramo le tomará un tiempo exacto de:

- a) 15 minutos.
- b) 30 minutos.
- c) 21 minutos. (Cálculo: $(42 \text{ NM} / 120 \text{ KT}) \times 60 = 21 \text{ min}$).
- d) 42 minutos.

Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Comunicaciones



QuizVds.it

29. En la aerodinámica del helicóptero, la 'Sustentación Traslacional Efectiva' (ETL) que se gana al acelerar en vuelo horizontal reduce significativamente la potencia requerida. ¿Qué ocurre con la potencia a medida que la velocidad sigue aumentando hacia la Velocidad de Nunca Exceder (Vne)?

- a) La potencia requerida sigue disminuyendo constantemente hasta llegar a cero.
- b) Se mantiene igual.
- c) El motor se apaga.
- d) La potencia requerida comienza a AUMENTAR de nuevo drásticamente (formando la curva en U del gráfico de potencia) debido al enorme aumento de la 'Resistencia Parásita' (Parasite Drag) del fuselaje y las palas al chocar con el aire a alta velocidad.

30. Existen helicópteros donde el fabricante ha establecido el 'Datum' (Plano de Referencia) coincidiendo exactamente con el Mástil del Rotor Principal. En este caso, cualquier carga situada en los asientos delanteros (por delante del mástil) tendrá un brazo (Arm) y un momento matemáticamente:

- a) Positivos.
- b) Negativos (se restan al calcular el momento total).
- c) Incalculables.
- d) Nulos.

31. AERÓDROMO es toda área delimitada, terrestre o acuática (incluyendo todos los edificios, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y maniobra de aeronaves en la superficie. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

- a) Verdadero.
- b) Falso.
- c) Correcta solo con autorización específica de la autoridad competente.
- d) Correcta solo fuera de espacio aéreo controlado.

32. Al planificar su ruta VFR EASA con carta, usted prevé utilizar un Helipuerto Privado para repostar combustible de emergencia. Usted debe asegurarse de que:

- a) Es público para todos.
- b) Cuenta con Permiso Previo del Propietario o Gestor del helipuerto (Prior Permission Required - PPR) debidamente coordinado, para poder aterrizar de forma legal en esa propiedad privada (salvo emergencia absoluta o desvío médico).
- c) La pista mida al menos 3 kilómetros de largo.
- d) El helicóptero no apague el motor nunca al estar ahí.

Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Comunicaciones



QuizVds.it

33. Para informar a un piloto de que la aeronave a la que estaba llamando debe ignorar la última transmisión (como si no se hubiera dicho nada), se utiliza la expresión:

- a) DISREGARD (Haga caso omiso).
- b) CANCEL.
- c) ABORT.
- d) ERROR.

34. La regla de seguridad 'Ver y Evitar' (See and Avoid) implica que la tripulación debe realizar una exploración visual sistemática del cielo circundante en todo momento durante el vuelo VFR. Esto se aplica:

- a) Solo en espacio aéreo no controlado.
- b) Solo de día.
- c) Solo cuando no hay cobertura de radar.
- d) En todas las condiciones, durante el día y la noche, independientemente de que se reciba asistencia por radar de un controlador ATC.

35. La caja de transmisión principal de un helicóptero (Main Gearbox - MGB) tiene como propósito fundamental:

- a) Aumentar las RPM provenientes del motor para que las palas giren más rápido que este.
- b) Aislar las vibraciones de alta frecuencia del motor respecto a la cabina.
- c) Reducir mecánicamente las altas RPM de salida del motor (miles de RPM) a las revoluciones operativas, mucho más bajas, que requiere el rotor principal (cientos de RPM), y cambiar el eje de rotación.
- d) Generar presión hidráulica para los mandos de vuelo de emergencia.

36. El titular de una licencia de piloto y la Autoridad Competente (ej. AESA) son los responsables de garantizar la veracidad de la información reflejada en el libro de vuelo del piloto (logbook). ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

- a) Verdadero.
- b) Falso.
- c) Correcta solo si se ha presentado plan de vuelo.
- d) No puede evaluarse sin conocer la matrícula de la aeronave.

Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Comunicaciones



QuizVds.it

37. La red de radioayudas está siendo gradualmente desmantelada en muchas partes del mundo a favor de la navegación por satélite (GNSS), pero se mantendrá una red mínima básica de estaciones VOR y DME para proporcionar un método de navegación convencional de respaldo en caso de un apagón de la red de satélites o interferencia severa. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

- a) Verdadero.
- b) Falso.
- c) Correcta solo si no existe viento.
- d) Correcta solo usando navegación IFR.

38. En los informes y ciencias atmosféricas, ¿qué expresa exactamente el parámetro de 'Humedad Relativa' (Relative Humidity)?

- a) La proporción (medida en porcentaje %) entre la cantidad de vapor de agua que tiene una parcela de aire en ese momento y la cantidad MÁXIMA de vapor que podría llegar a contener a esa misma temperatura antes de saturarse.
- b) La cantidad exacta de litros de agua por metro cúbico.
- c) La diferencia entre la presión barométrica y la presión de aceite.
- d) El grado de evaporación del océano pacífico.

39. Si su aeronave entra en situación de peligro inminente, pero por falta de tiempo no le es posible emitir un mensaje de socorro completo, usted debe priorizar al menos transmitir la siguiente información mínima:

- a) El número de pasajeros y el destino.
- b) MAYDAY MAYDAY MAYDAY, su indicativo de llamada (Call Sign) y su posición actual.
- c) El combustible restante.
- d) Su matrícula y altitud.

40. El servicio de información de vuelo (FIS) no exime al piloto al mando de una aeronave de ninguna de sus responsabilidades, y es él quien tiene que tomar la decisión definitiva respecto a cualquier alteración que se sugiera del plan de vuelo. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

- a) Verdadero.
- b) Falso.
- c) Correcta solo con autorización específica de la autoridad competente.
- d) Correcta solo fuera de espacio aéreo controlado.

Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Comunicaciones



QuizVds.it

41. Normalmente, si el flujo del aire y los gradientes isobáricos son similares, los frentes CÁLIDOS se mueven a través de la superficie terrestre a una velocidad mucho más lenta (aproximadamente a la mitad de velocidad) que los frentes FRÍOS, los cuales son más densos y activos. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

- a) Verdadero.
- b) Falso.
- c) Correcta solo en condiciones CAVOK.
- d) Correcta solo por debajo de 3.000 ft AGL.

42. Para una misma Altitud de Densidad y un mismo peso bruto, realizar un vuelo estacionario Fuera de Efecto Suelo (Hover OGE) requiere significativamente MÁS potencia del motor que realizarlo Dentro de Efecto Suelo (Hover IGE). ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

- a) Verdadero.
- b) Falso.
- c) Correcta solo para vuelos locales sin reserva de combustible.
- d) Correcta solo con efecto suelo permanente.

43. El fenómeno de 'Pérdida de Pala que Retrocede' (Retreating Blade Stall) en un helicóptero ocurre cuando la aeronave excede sus límites aerodinámicos. Factores que propician su aparición incluyen:

- a) Baja altitud de densidad y poco peso.
- b) Vuelo estacionario prolongado.
- c) Vuelo a muy alta velocidad, alta altitud de densidad (aire fino), peso bruto elevado, alta carga de factor (virajes bruscos) y bajas RPM del rotor.
- d) Exclusivamente el vuelo hacia atrás.

44. Con respecto a los combustibles de aviación, el Jet A1 (para turbinas) se diferencia operativamente del AVGAS 100LL (para pistones) en que el Jet A1:

- a) Es más denso, más pesado por litro, de color transparente a pajizo y tiene un punto de inflamación (flash point) mucho más alto, lo que lo hace menos volátil y más seguro de manejar.
- b) Es de color azul brillante y altamente volátil.
- c) Tiene un índice de octano mucho mayor para evitar la detonación.
- d) Se evapora extremadamente rápido a temperatura ambiente.

Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Comunicaciones



QuizVds.it

45. Durante todo el tiempo de vuelo, así como durante el rodaje, despegue y aterrizaje, las reglas operacionales exigen que al menos el Piloto al Mando (y cualquier otro miembro de tripulación requerido) debe permanecer con el cinturón de seguridad y los arneses de los hombros abrochados en su puesto. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

- a) Verdadero.
- b) Falso.
- c) Correcta solo durante vuelos IFR.
- d) No puede evaluarse sin una autorización operacional especial.

46. Aplicando la Regla de 1 en 60 en vuelo: Usted planea volar un tramo de 120 NM. Tras volar las primeras 30 NM, observa sobre el mapa que está desplazado 3 NM a la derecha de su línea de ruta prevista. ¿De cuántos grados es su Error de Derrota (Track Error - TE)?

- a) 3 grados.
- b) 1 grado.
- c) 6 grados. (Cálculo: $(3 \text{ NM} / 30 \text{ NM}) \times 60 = 6^\circ$).
- d) 10 grados.

47. El término 'Estrés Medioambiental' incluye a todos aquellos estímulos externos en la cabina que demandan energía física y mental del piloto, elevando su nivel de fatiga. Son ejemplos de estresores medioambientales:

- a) El ruido y las vibraciones continuas.
- b) Las temperaturas extremas (frío o calor) y la mala ventilación.
- c) El deslumbramiento solar y la baja humedad.
- d) Todas las alternativas son estresores medioambientales.

48. En un perfil asimétrico, el centro de presión es variable; al aumentar el ángulo de ataque, el centro de presión se mueve hacia atrás a lo largo de la cuerda del perfil; al disminuir el ángulo de ataque, el centro de presión se mueve hacia delante. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

- a) Verdadero.
- b) Falso.
- c) Correcta solo a nivel del mar en atmósfera ISA.
- d) Correcta solo cuando no existe viento relativo.

Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Comunicaciones



QuizVds.it

49. Las 'Isóbaras' son líneas que unen puntos de igual presión atmosférica, mientras que las 'Isógonas' (Isogonic lines) son líneas que unen puntos de:

- a) Igual altitud de densidad.
- b) Igual Variación Magnética (Declinación).
- c) Igual temperatura en altura.
- d) Igual desviación del compás.

50. En termodinámica atmosférica, el 'Nivel de Condensación' (Base de las nubes) es:

- a) El nivel al cual los cristales de hielo se convierten en agua.
- b) La altitud precisa a la cual una parcela de aire ascendente se enfría lo suficiente como para alcanzar su temperatura de punto de rocío, saturándose al 100% de humedad y condensando el vapor en nubes.
- c) La altitud a la cual se evapora la lluvia.
- d) El límite superior de la estratosfera.

51. A menos que la autoridad ATS competente prescriba otra cosa, se dará aviso de llegada (cierre del plan de vuelo) tan pronto como sea posible después del aterrizaje, a la correspondiente dependencia ATS del aeródromo, respecto a todo vuelo que haya presentado un Plan de Vuelo. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

- a) Verdadero.
- b) Falso.
- c) Correcta solo para vuelos IFR.
- d) Correcta solo en operaciones comerciales.

52. El Envolvente de Vuelo de un Helicóptero (Flight Envelope) combina las limitaciones absolutas del manual de la aeronave relativas a Altitud, Velocidad Aerodinámica y Temperatura del Aire Exterior (OAT). Fuera de esta envolvente, las características de control y resistencia estructural no están garantizadas. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

- a) Verdadero.
- b) Falso.
- c) Correcta solo en condiciones ISA y a nivel del mar.
- d) Correcta solo si el helicóptero opera sin carga útil.

Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Comunicaciones



QuizVds.it

53. El servicio de comunicaciones denominado 'UNICOM' (Universal Communications) o Radio de Aeródromo proporciona:

- a) Control de tráfico aéreo por radar.
- b) Información de asesoramiento a las aeronaves (como pista en uso, viento o tráficos conocidos) en aeródromos NO controlados, a menudo operado por personal de tierra del aeródromo que no son controladores.
- c) Planes de vuelo IFR internacionales.
- d) Avisos de tormentas oceánicas.

54. En la aviación EASA, el 'Vuelo Nocturno' se define como todo vuelo que tiene lugar durante el periodo comprendido entre:

- a) El final del Crepúsculo Civil Vespertino y el comienzo del Crepúsculo Civil Matutino (cuando el centro del disco solar se encuentra 6 grados por debajo del horizonte verdadero).
- b) Exactamente 30 minutos antes del ocaso hasta 30 minutos después del orto.
- c) Las 20:00 y las 06:00 horas UTC.
- d) Cuando las luces de pista se encienden obligatoriamente.

55. De acuerdo con el siguiente METAR de Santiago de Compostela (LESA): LESA 211400Z 31005KT 5000 SHRA SCT015 BKN020 05/04 Q1023 NOSIG=. El pronóstico de tendencia 'NOSIG' adjunto al final del informe indica:

- a) Que se espera que el cielo cambie a despejado (No Significant Cloud).
- b) Que no hay señales visuales disponibles.
- c) Que las comunicaciones de radio están fuera de servicio.
- d) Sin cambios significativos ('No Significant Change') previstos en las próximas dos horas.

56. La rosa de rumbos (carátula) del compás gira sobre un pivote inmersa en líquido y es libre para inclinarse y compensar las fuerzas hasta un máximo aproximado de:

- a) 90 grados.
- b) 18 grados.
- c) 45 grados.
- d) 360 grados.

Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Comunicaciones



QuizVds.it

57. En caso de fallo completo de potencia del motor (Autorrotación) al estar en Vuelo Estacionario IGE (In Ground Effect) a muy baja altitud (ej. 3 pies del suelo), la maniobra correcta y más segura es 'congelar' el colectivo en su posición de despegue y permitir que el helicóptero asiente suavemente en el colchón de aire, utilizando los pedales para que el morro no gire. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

- a) Verdadero.
- b) Falso.
- c) Correcta solo en condiciones ISA y a nivel del mar.
- d) Correcta solo si el helicóptero opera sin carga útil.

58. En la aviación general, el combustible de aviación AVGAS 100LL está teñido de un color específico por motivos de seguridad y control de calidad. Este color es:

- a) Rojo.
- b) Azul.
- c) Verde.
- d) Transparente o color paja.

59. La 'Hiperventilación' se produce por un aumento anormal en la frecuencia y profundidad respiratoria, lo que provoca una eliminación excesiva de dióxido de carbono (CO₂) de la sangre. Esto altera el equilibrio ácido-base (produciendo 'alcalosis respiratoria') y puede llevar al síncope (desmayo). ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

- a) Verdadero.
- b) Falso.
- c) Correcta solo durante vuelos nocturnos.
- d) No puede evaluarse sin un reconocimiento médico previo.

60. Con los siguientes datos: Consumo de combustible del helicóptero: 13.5 Galones por Hora (GPH). Tiempo de vuelo: 02 horas y 50 minutos. Determine el total de combustible consumido en ese tramo:

- a) 34.4 Litros.
- b) 38.25 Galones. (Aproximadamente 38.3 Gal).
- c) 28.5 Galones.
- d) 45.0 Galones.

Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Comunicaciones



QuizVds.it

61. La definición normativa de **SUSTANCIAS PSICOACTIVAS** incluye:

- a) El alcohol, los opiáceos, los cannabinoides, los sedantes e hipnóticos, la cocaína, otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y las bebidas con cafeína.
- b) El alcohol, la cocaína y disolventes volátiles, excluyendo sedantes médicos recetados.
- c) Exclusivamente drogas ilegales penalizadas por las autoridades.
- d) Ninguna de las alternativas anteriores es correcta.

62. En los mapas de Tiempo Significativo (SIGWX) o en los textos de pronósticos (GAMET/SIGMET), indique qué significado tienen respectivamente las abreviaturas TCU, TS y MTW:

- a) Turbulencia Continua, Tormenta Subtropical y Tiempo Meteorológico.
- b) Altocúmulos en Torre, Turbulencia Severa y Mountain Weather.
- c) Aproximación, Tormenta e Interior.
- d) Towering Cumulus (Cúmulos acastillados / gran desarrollo), Thunderstorm (Tormenta eléctrica) y Mountain Waves (Ondas orográficas / de montaña).

63. Para encontrar el Centro de Gravedad (CG) exacto de la aeronave completamente cargada, la fórmula matemática universal a aplicar es:

- a) $CG = Masa\ Total \times Momento\ Total$.
- b) $CG = \frac{Suma\ de\ todos\ los\ Momentos\ (Momento\ Total)}{Suma\ de\ todas\ las\ Masas\ (Masa\ Total)}$.
- c) $CG = \frac{Brazo\ Total}{Masa\ Total}$.
- d) $CG = \frac{Masa\ Total}{Momento\ Total}$.

64. Si su Derrota Verdadera (True Track - TT) es 130°, la Variación es 5° W, y la Deriva por viento (Drift) es de 10° a la Derecha (viento de la izquierda). ¿Cuál es su Rumbo Magnético (Magnetic Heading - MH)?

- a) 145°.
- b) 115°.
- c) 125°.
- d) 125°. (Cálculo: Para compensar una deriva de 10° a la derecha, el Rumbo Verdadero TH debe ser 120°. Aplicando la Variación de 5° W (se suma), el MH es 125°).

Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Comunicaciones



QuizVds.it

65. El Transpondedor (Transponder) de a bordo opera de acuerdo con el principio del 'Radar Secundario de Vigilancia' (SSR). A diferencia del Radar Primario, el Radar Secundario:

- a) Mide el eco del rebote de la onda en el metal del fuselaje.
- b) Solo funciona para detectar nubes de lluvia.
- c) Envía una señal de interrogación a la que el equipo Transpondedor de la aeronave responde activamente emitiendo una señal codificada de vuelta, proporcionando identificación y altitud.
- d) No requiere de ningún equipo instalado a bordo del helicóptero.

66. Un punto en el mapa se define con las coordenadas N 40° 30' 00", W 003° 45' 00". El símbolo de los minutos (') representa:

- a) 1/60 parte de un grado angular.
- b) 1/100 parte de un grado angular.
- c) La distancia equivalente a 1 milla estatutaria.
- d) El tiempo de vuelo.

67. El código de transpondedor internacional 7500 está reservado de manera exclusiva para indicar a los servicios de control de tráfico aéreo (ATC) que la aeronave está sufriendo:

- a) Una emergencia médica grave de un pasajero.
- b) Una interferencia ilícita o secuestro (Hijacking) en curso.
- c) La pérdida de los instrumentos giroscópicos.
- d) Fuego en el motor.

68. El siguiente mensaje: SPECIAL LEIB 161845Z WIND RWY 24 TDZ 270/6KT VRB BTN 240/ AND 300/END 270/9KT VIS RWY 24 TDZ 6KM END 5KM CLD RWY 24 SKC T18 DP10 QNH 1017HPA=
Corresponde a:

- a) Un pronóstico GAMET.
- b) Un mensaje de advertencia SIGMET.
- c) Un Informe Meteorológico Especial Local (SPECIAL), dirigido a las aeronaves en contacto con la torre local.
- d) Un METAR rutinario decodificado.

Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Comunicaciones



QuizVds.it

69. De acuerdo con el modelo de error humano de James Reason (El modelo del 'Queso Suizo'), los accidentes en la aviación ocurren cuando:

- a) Las fallas latentes del sistema se alinean con los errores activos del operador, atravesando todas las barreras defensivas de la organización.
- b) El piloto comete un único y aislado error de habilidad.
- c) El clima cambia abruptamente sin previsión.
- d) El mantenimiento falla mecánicamente en vuelo.

70. Ninguna aeronave civil será autorizada para el vuelo sin la previa expedición de un certificado de aeronavegabilidad (o un certificado de aeronavegabilidad restringido/permiso de vuelo) por parte de la autoridad aeronáutica. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

- a) Verdadero.
- b) Falso.
- c) Correcta solo si se ha presentado plan de vuelo.
- d) No puede evaluarse sin conocer la matrícula de la aeronave.

Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Comunicaciones



QuizVds.it

Plantilla de respuestas

¡Compara tus respuestas con la plantilla y calcula tu puntuación!

01: **A** _____

02: **B** _____

03: **C** _____

04: **C** _____

05: **C** _____

06: **B** _____

07: **C** _____

08: **A** _____

09: **B** _____

10: **B** _____

11: **B** _____

12: **B** _____

13: **A** _____

14: **A** _____

15: **A** _____

16: **C** _____

17: **A** _____

18: **B** _____

19: **A** _____

20: **A** _____

21: **A** _____

22: **C** _____

23: **D** _____

24: **A** _____

25: **A** _____

26: **A** _____

27: **A** _____

28: **C** _____

29: **D** _____

30: **B** _____

31: **A** _____

32: **B** _____

33: **A** _____

34: **D** _____

35: **C** _____

36: **A** _____

37: **A** _____

38: **A** _____

39: **B** _____

40: **A** _____

41: **A** _____

42: **A** _____

43: **C** _____

44: **A** _____

45: **A** _____

46: **C** _____

47: **D** _____

48: **B** _____

49: **B** _____

50: **B** _____

51: **A** _____

52: **A** _____

53: **B** _____

54: **A** _____

55: **D** _____

56: **B** _____

57: **A** _____

58: **B** _____

59: **A** _____

60: **B** _____

61: **A** _____

62: **D** _____

63: **B** _____

64: **D** _____

65: **C** _____

66: **A** _____

67: **B** _____

68: **C** _____

69: **A** _____

70: **A** _____

Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Comunicaciones



QuizVds.it

Hoja de respuestas

Usa esta hoja para marcar tus respuestas

01: _____	02: _____	03: _____	04: _____
05: _____	06: _____	07: _____	08: _____
09: _____	10: _____	11: _____	12: _____
13: _____	14: _____	15: _____	16: _____
17: _____	18: _____	19: _____	20: _____
21: _____	22: _____	23: _____	24: _____
25: _____	26: _____	27: _____	28: _____
29: _____	30: _____	31: _____	32: _____
33: _____	34: _____	35: _____	36: _____
37: _____	38: _____	39: _____	40: _____
41: _____	42: _____	43: _____	44: _____
45: _____	46: _____	47: _____	48: _____
49: _____	50: _____	51: _____	52: _____
53: _____	54: _____	55: _____	56: _____
57: _____	58: _____	59: _____	60: _____
61: _____	62: _____	63: _____	64: _____
65: _____	66: _____	67: _____	68: _____
69: _____	70: _____		