

Simulacro de examen

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



QuizVds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:

FECHA Y HORA:

01. Si usted comete un error en su transmisión, debe utilizar la palabra 'CORRECTION' (Corrección) seguida inmediatamente de:

- a) La versión correcta o repetida a partir de la última palabra transmitida correctamente.
- b) La palabra DISREGARD.
- c) Su indicativo de llamada completo.
- d) El mensaje entero desde el principio.

02. En un helicóptero de turbina, el instrumento indicador de par motor ('Torquemeter' o indicador Torque) mide primariamente:

- a) Las revoluciones por minuto del rotor de cola.
- b) La fuerza de torsión (potencia mecánica real) entregada por el eje de la turbina de potencia hacia la transmisión principal.
- c) La temperatura en la cámara de combustión.
- d) La presión del combustible al entrar en los inyectores.

03. El peso y balance influye en el comportamiento en autorrotación. Un helicóptero volando con peso máximo al despegue (MTOM) en autorrotación tendrá un rotor principal que operará a un régimen de revoluciones (RPM):

- a) Idéntico a si estuviera vacío.
- b) Mucho más bajo, requiriendo bajar más el colectivo.
- c) 0 RPM.
- d) Mayor y más acelerado (tendencia natural a sobrepasar las RPM máximas) que un helicóptero ligero, requiriendo que el piloto levante ligeramente el colectivo para controlar y frenar las RPM.

04. De acuerdo a las reglas de la OACI, si usted intercepta visualmente una señal de socorro terrestre o marítima y NO puede prestar ayuda directa, está exento de reportarla para no colapsar las radios.

- a) Verdadero.
- b) Falso. (Está estrictamente obligado a tomar nota de la posición, mantener a la vista si es posible y reportarlo inmediatamente a la dependencia ATS o Centro de Coordinación de Salvamento más cercano).

Simulacro de examen

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



QuizVds.it

05. Al despegar y transicionar hacia el vuelo de avance, si un helicóptero experimenta viento de COLA (Tailwind), ¿cómo afecta esto a su rendimiento en el despegue?

- a) Mejora el régimen de ascenso y acorta la distancia.
- b) Aumenta la autoridad del rotor de cola enormemente.
- c) Reduce el consumo de combustible en el estacionario.
- d) Empeora el rendimiento: Alarga considerablemente la distancia requerida para alcanzar la Sustentación Traslacional Efectiva (ETL), exige más potencia del motor y aumenta el riesgo de golpear obstáculos.

06. En el manejo del estrés y la carga de trabajo en cabina (Workload), si un piloto se enfrenta a múltiples tareas simultáneas o a una emergencia, el principio básico de gestión prioritaria establece que debe:

- a) Atender la radio primero, navegar después.
- b) Apagar el motor e iniciar autorrotación como medida precautoria.
- c) Primero volar el helicóptero (Aviate), segundo navegar (Navigate) y tercero comunicar por radio (Communicate).
- d) Delegar el vuelo a un pasajero.

07. Si tiene una falla de comunicaciones (fallo de radio) y no puede entrar en contacto con las dependencias de tránsito aéreo, y si se opera en reglas de vuelo visual (VFR) en condiciones VMC, la aeronave:

- a) Proseguirá su vuelo en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC).
- b) Aterrizará en el aeródromo adecuado más próximo.
- c) Notificará su llegada, por el medio más rápido posible, a la dependencia apropiada del control de tránsito aéreo.
- d) Todas las alternativas anteriores son correctas según el Reglamento del Aire (SERA).

08. La 'Desviación' (Deviation) del compás de la aeronave NO es un valor fijo; cambia dependiendo exclusivamente del rumbo hacia el cual apunte el morro de la aeronave en ese momento.

- a) Verdadero.
- b) Falso.

09. Efecto de Flujo Transversal: El aumento de la velocidad hacia abajo del aire en la parte trasera del disco, origina una disminución del ángulo de ataque y de la sustentación de la pala, lo que unido al efecto de precesión giroscópica hace que el disco del rotor se incline hacia la derecha (lado de la pala que avanza).

- a) Verdadero.
- b) Falso.

Simulacro de examen

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



QuizVds.it

10. Usted está volando a 3.000 pies con el QNH correcto ajustado en 1020 hPa. Durante el vuelo en ruta, pasa a un área de bajas presiones y le indican que el nuevo QNH es 1000 hPa. Si usted omite actualizar el altímetro y sigue leyendo 3.000 pies en el instrumento, su altitud VERDADERA sobre el nivel del mar habrá:

- a) Disminuido aproximadamente 600 pies (volará a unos 2.400 pies reales, acercándose peligrosamente al terreno).
- b) Aumentado 600 pies.
- c) Permanece sin cambios.
- d) Disminuido 2.000 pies.

11. ¿Qué efecto aerodinámico directo experimentará el piloto si carga el helicóptero de manera que el Centro de Gravedad (CG) exceda el límite longitudinal DELANTERO (Forward CG Limit)?

- a) El morro tenderá a elevarse incontrolablemente en vuelo.
- b) El helicóptero volará más rápido sin consumir combustible.
- c) El morro tenderá a inclinarse hacia abajo (Nose down). El piloto necesitará aplicar cíclico hacia atrás constantemente, y podría carecer de suficiente recorrido del cíclico hacia atrás para detener el helicóptero (flare) o realizar una autorrotación segura.
- d) La velocidad de pérdida del rotor disminuirá.

12. El error mecánico del altímetro (histéresis o fricción) se chequea previo al vuelo (conociendo la elevación exacta de la plataforma y el QNH local). La tolerancia máxima permisible para operaciones IFR/VFR suele ser de:

- a) Más-menos 75 pies (o lo especificado por la autoridad, frecuentemente ± 50 a ± 75 pies).
- b) Más-menos 20 pies.
- c) Más-menos 100 pies.
- d) Más-menos 150 pies.

13. El compás magnético tradicional no necesita energía eléctrica o neumática para su funcionamiento y es usado como instrumento de reserva para casos de falla de los sistemas de compases giroscópicos.

- a) Verdadero.
- b) Falso.

Simulacro de examen

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



QuizVds.it

14. Según el TAF: LEBB 140350Z 1406/1506 27016G27KT 9999 SCT018 BECMG 1408/1410 30013G25KT BKN080 TN00/1408Z BECMG 1412/1414 35010KT TX05/1418Z PROB30 TEMPO 1418/1500 02015KT PROB30 TEMPO 1421/1502 7000 SHRA BKN015 BECMG 1504/1506 VRB03KT= ¿En qué periodo se espera que pueda haber precipitación en Bilbao (LEBB)?:

- a) Entre las 06Z y las 10Z de la mañana.
- b) Probablemente (PROB30) de forma temporal entre las 21:00 UTC del día 14 y las 02:00 UTC del día 15, en forma de chubascos de lluvia (SHRA).
- c) No se pronostica ninguna precipitación.
- d) Exclusivamente después de las 06:00 UTC del día 15.

15. Si la pista está ocupada y usted solicita aterrizar, la torre puede decirle 'CONTINUE APPROACH' (Continúe aproximación). Esto significa que:

- a) Usted está legalmente autorizado para aterrizar.
- b) Usted debe continuar su aproximación final hacia la pista, pero AÚN NO está autorizado a aterrizar; la autorización de aterrizaje o la orden de frustrar se le dará en breve.
- c) Debe realizar un motor y al aire inmediatamente.
- d) Debe aterrizar en la pista paralela.

16. ¿Cuál es la mejor acción correctiva si el helicóptero comienza a experimentar un Vuelco Dinámico al despegar?

- a) Bajar de manera suave y firme el paso colectivo para eliminar la sustentación.
- b) Aplicar cíclico opuesto al balanceo de manera brusca.
- c) Aplicar pedales al máximo para hacer girar el helicóptero.
- d) Subir el colectivo al máximo para despegar inmediatamente y separarse del suelo.

17. En la preparación del registro de navegación (Flight Log), el orden matemático lógico a seguir para calcular el rumbo de brújula a mantener (Compass Heading - CH) a partir de la línea dibujada en el mapa (True Track - TT) es:

- a) $TT + \text{Desviación} = MH + \text{Viento} = CH$.
- b) $\text{Derrota Verdadera (TT)} \pm \text{Corrección de Deriva de Viento (WCA)} = \text{Rumbo Verdadero (TH)}$; $TH \pm \text{Variación Magnética (VAR)} = \text{Rumbo Magnético (MH)}$; $MH \pm \text{Desviación del compás (DEV)} = \text{Rumbo de Brújula (CH)}$.
- c) $TT \pm \text{Variación} = MH \pm WCA = CH$.
- d) $MH \pm DEV = TH \pm VAR = CH$.

18. Un 'Frente Frío' se forma cuando una masa de aire frío avanza y empuja en forma de cuña por debajo de una masa de aire cálido, forzando a esta última a ascender violentamente.

- a) Verdadero.
- b) Falso.

Simulacro de examen

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



QuizVds.it

19. Por el contrario, si usted vuela con un fuerte VIENTO DE COLA (Tailwind), para optimizar el consumo de combustible y maximizar su alcance geográfico usted debe:

- a) Volar a la Vne.
- b) Aumentar la velocidad aerodinámica.
- c) DISMINUIR ligeramente su velocidad aerodinámica por debajo de la Vbro normal, aprovechando el 'empuje' gratuito del viento y reduciendo la potencia y consumo del motor.
- d) Subir a la tropopausa.

20. El indicador de actitud proporciona al piloto un sustituto del horizonte natural, mostrando el cabeceo (pitch) y el alabeo (roll), lo que es crítico para mantener la actitud deseada de la aeronave durante un vuelo instrumental (IMC).

- a) Verdadero.
- b) Falso.

21. ¿Qué ocurre mecánicamente con el ángulo de conicidad si, manteniendo la misma sustentación requerida, disminuyen abruptamente las RPM del rotor?

- a) El ángulo disminuye porque hay menos aire desplazado.
- b) El ángulo aumenta pronunciadamente debido a la reducción de la fuerza centrífuga que mantiene las palas planas.
- c) Las palas se invierten hacia abajo.
- d) El ángulo de conicidad no tiene relación con las RPM.

22. La 'Ley de Yerkes-Dodson' describe la relación entre el nivel de alerta (arousal) o estrés, y el rendimiento humano. Según esta ley:

- a) El rendimiento siempre aumenta a medida que aumenta el estrés.
- b) El rendimiento máximo se alcanza en un nivel intermedio de estrés (estrés óptimo o eustrés). Si el estrés es demasiado bajo hay aburrimiento, y si es demasiado alto hay pánico y reducción de la capacidad.
- c) El rendimiento disminuye linealmente a medida que aumenta el estrés.
- d) El nivel de estrés no tiene ningún efecto comprobable en tareas motoras complejas.

23. La 'preignición' en un motor de pistón ocurre cuando:

- a) La mezcla de combustible y aire se enciende antes de que la bujía emita la chispa normal, a menudo debido a un punto caliente en el cilindro (como carbonilla incandescente).
- b) La mezcla explota en lugar de arder de forma uniforme.
- c) Se enciende el motor antes de encender la batería.
- d) Se bombea demasiado combustible antes del arranque.

Simulacro de examen

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



QuizVds.it

24. El 'Error Nocturno' (Night Effect) es una severa limitación del sistema NDB/ADF que ocurre predominantemente al atardecer y amanecer. Se produce porque:

- a) La ausencia de luz solar apaga los paneles del equipo.
- b) El metal de la aeronave se enfría rápidamente.
- c) La señal VHF del NDB es bloqueada por la rotación terrestre.
- d) Las ondas terrestres se mezclan de forma desfasada con las ondas espaciales (Skywaves) que rebotan en la ionosfera, haciendo que la aguja del ADF oscile erráticamente y pierda fiabilidad.

25. Según la Parte-NCO, un helicóptero o avión puede ser abastecido de combustible con pasajeros a bordo (o subiendo/bajando), siempre que esté supervisado por personal cualificado y se mantengan comunicaciones adecuadas.

- a) Verdadero.
- b) Falso.

26. La fuente alterna de presión estática, diseñada para proveer una toma de emergencia si se bloquean las tomas exteriores, debe estar ubicada en zonas libres de formación de hielo, por lo que normalmente se ubica en el interior de la cabina (no presurizada).

- a) Verdadero.
- b) Falso.

27. Las 'Operaciones Especializadas' (SPO - Trabajos Aéreos) se clasifican según el tipo de actividad. Indique cuál de las siguientes NO se considera habitualmente una Operación Especializada (Trabajo Aéreo):

- a) Filmación y fotografía aérea.
- b) Extinción de incendios forestales.
- c) Transporte de pasajeros con billete regular entre dos ciudades (CAT).
- d) Fumigación agrícola.

28. Una vez generados por una aeronave en vuelo, los vórtices de estela turbulenta tienden dinámicamente a:

- a) Descender lentamente a una velocidad de unos 400 a 500 pies por minuto, tendiendo a nivelarse unos 900 pies por debajo de la trayectoria de vuelo, desplazándose lateralmente con el viento.
- b) Ascender por encima de la trayectoria de la aeronave generadora.
- c) Mantenerse estáticos en el mismo lugar exacto durante horas.
- d) Disiparse instantáneamente si la temperatura es fría.

Simulacro de examen

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



QuizVds.it

29. ¿Qué palabra se utiliza en radiotelefonía para indicar que existe una separación obligatoria entre mensajes que se dirigen a diferentes aeronaves en un entorno de comunicaciones muy saturado?

- a) STOP.
- b) BREAK (Separación).
- c) CLEAR.
- d) NEXT.

30. Para tratar a un pasajero (o al propio piloto) que muestra síntomas evidentes de hiperventilación por ansiedad en vuelo, la acción correctiva más efectiva a bordo es:

- a) Suministrar oxígeno al 100% de presión.
- b) Calmar al individuo y pedirle que disminuya su ritmo respiratorio (ej. hablando en voz alta, respirando dentro de una bolsa de papel, o contando mentalmente).
- c) Aumentar la altitud del helicóptero para que el aire sea menos denso.
- d) Administrar un analgésico.

31. En las cartas de navegación aeronáuticas (VFR/IFR), las líneas impresas que unen puntos de la Tierra con idéntica variación o declinación magnética se denominan:

- a) Líneas Isóbaras.
- b) Líneas Isogónicas.
- c) Líneas Agónicas.
- d) Líneas de Loxodromia.

32. En la codificación internacional de tiempo presente de un METAR o TAF, las siglas 'SN' significan:

- a) Tormenta de arena (Sandstorm).
- b) Nieve (Snow).
- c) Chubascos suaves.
- d) Humo (Smoke).

33. Cuando realice una prueba de radio con una torre de control, el controlador evaluará la calidad de su transmisión utilizando la 'Escala de Legibilidad' (Readability Scale). Esta escala va del 1 al 5. ¿Qué significa un reporte de 'Legibilidad 3' (Readability 3)?

- a) Ilegible (Unreadable).
- b) Legible con dificultad (Readable with difficulty).
- c) Perfectamente legible (Perfectly readable).
- d) Legible por momentos (Readable now and then).

Simulacro de examen

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



QuizVds.it

34. 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.

35. El titular de una licencia deberá informar a la Autoridad Competente (ej. AESA) de cualquier cambio en su dirección postal o datos de contacto.

- a) Verdadero.
- b) Falso.

36. En el caso de tener que suspender una aproximación y aterrizaje por motivos de seguridad o por orden del ATC, la instrucción que emite la torre (o la acción que anuncia el piloto) es:

- a) PULL UP.
- b) ABORT.
- c) REJECT LANDING.
- d) GO AROUND (Motor y al aire).

37. ¿Por qué un aterrizaje muy brusco (Hard Landing) o asimétrico en un helicóptero de patines tubulares de aluminio requiere siempre una exhaustiva inspección de mantenimiento?

- a) Porque las ruedas podrían haber reventado.
- b) Porque la flexión para la que están diseñados los travesaños transversales (crosstubes) podría haber superado su límite elástico, sufriendo una deformación permanente y comprometiendo el margen de caída del rotor principal o la integridad del chasis.
- c) Porque las luces de posición seguramente se hayan roto.
- d) Solo si se aterriza en hierba, no es necesario en asfalto.

38. El 'Nivel de Condensación por Ascenso' (Base de los cúmulos) se define como:

- a) La altura en la cual una masa de aire fría choca con una caliente.
- b) La altura a la cual el agua se convierte en cristales de hielo.
- c) La altura a la cual una capa ascendente de aire se enfría lo suficiente por expansión adiabática como para saturarse y condensar su vapor en gotitas de agua.
- d) El nivel más alto de la atmósfera.

Simulacro de examen

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



QuizVds.it

39. En el procesamiento humano de la información, el cerebro percibe lo que 'espera' percibir, en lugar de lo que realmente hay. Este fenómeno psicológico, muy común al escuchar autorizaciones de ATC por radio, se conoce como:

- a) Atención dividida.
- b) Sesgo de expectativa (Expectation o Expectancy).
- c) Memoria a largo plazo.
- d) Percepción sensorial subliminal.

40. La presión barométrica (atmosférica) que puede medirse con un barómetro es, físicamente, el peso que ejerce una columna de aire sobre una unidad de superficie determinada, desde ese punto hasta el límite superior de la atmósfera.

- a) Verdadero.
- b) Falso.

41. ¿De qué manera afecta la presencia de un fuerte 'viento cruzado' (Crosswind) sobre la pista a la mortal estela turbulenta generada por los vórtices de punta de ala de un avión pesado (Heavy) que acaba de aterrizar?

- a) El viento cruzado destruye inmediatamente y por completo los vórtices haciéndolos inofensivos.
- b) Los eleva verticalmente hacia la zona de aproximación.
- c) Puede alterar el descenso y dispersión normal de los vórtices, deteniendo la dispersión de uno de ellos y manteniéndolo estacionario directamente sobre la línea central de la pista, o empujándolo hacia una pista paralela contigua, creando una trampa invisible para un helicóptero.
- d) Los acelera hacia adelante del avión pesado.

42. La 'Deuda de Sueño' (Sleep Debt) en aviación se define como:

- a) El déficit acumulativo de descanso que ocurre tras varios días consecutivos durmiendo menos de las horas necesarias, lo que reduce drásticamente la alerta y el rendimiento.
- b) El cansancio producido por volar de este a oeste.
- c) La incapacidad crónica para conciliar el sueño (insomnio).
- d) El sueño ligero experimentado durante un vuelo a gran altitud.

43. Resonancia de Suelo: Ocurre cuando el helicóptero hace contacto con el suelo durante el aterrizaje o mientras está en contacto con el suelo durante un intento de despegue. Cuando una de las ruedas del helicóptero golpea con el suelo antes que las otras, el choque es transmitido al rotor a través del fuselaje, pudiendo originar un desplazamiento de las palas de su posición produciendo una disimetría geométrica en su plano de giro.

- a) Verdadero.
- b) Falso.

Simulacro de examen

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



QuizVds.it

44. Bajo la normativa EASA de Operaciones No Comerciales (Part-NCO), en aeronaves pequeñas (como helicópteros de 4 plazas), el piloto debe realizar el cálculo de peso y centrado utilizando SIEMPRE los pesos REALES de los pasajeros y su equipaje, estando prohibido el uso de 'pesos estándar' de pasajeros.

- a) Verdadero.
- b) Falso.

45. Para que el helicóptero se mantenga en vuelo estacionario, la suma de las fuerzas de sustentación y tracción es igual a la suma de las fuerzas de resistencia y peso.

- a) Verdadero.
- b) Falso.

46. 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).

- a) Verdadero.
- b) Falso.

47. La altitud de la Tropopausa no es constante en todo el planeta. Varía en función de la latitud y la temperatura de las masas de aire subyacentes. Por norma general:

- a) Es más baja en el ecuador y más alta en los polos.
- b) Tiene una altura fija de 11 km exactos en toda la Tierra.
- c) Es más alta en el ecuador (aprox. 16-18 km) debido al calentamiento extremo y expansión convectiva, y más baja en los polos (aprox. 8 km).
- d) Solo existe en el hemisferio norte.

48. En meteorología, el término 'Virga' se refiere a:

- a) Precipitación (lluvia o nieve) que cae de una nube pero que se evapora o sublima completamente antes de alcanzar el suelo, indicando fuertes corrientes descendentes y posible cizalladura.
- b) El polvo levantado por un micro-reventón.
- c) Líneas isobáricas muy juntas.
- d) La formación de hielo en el rotor.

Simulacro de examen

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



QuizVds.it

49. NIVEL DE VUELO (Flight Level) está definido como la superficie de presión atmosférica constante relacionada con determinada referencia de presión, 1013,2 hectopascales (o mb), y que está separada de otras superficies análogas por determinados intervalos de presión.

- a) Verdadero.
- b) Falso.

50. 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.

51. La 'Tendencia a la Traslación' (Translating Tendency) hace que un helicóptero de un solo rotor tienda a desplazarse lateralmente en vuelo estacionario debido al empuje horizontal del rotor de cola. Para contrarrestar este efecto de diseño:

- a) El mástil suele estar diseñado con una leve inclinación lateral, o el piloto debe aplicar una ligera presión constante del cíclico.
- b) Se instala siempre un estabilizador horizontal asimétrico muy pronunciado.
- c) El piloto debe mantener el fuselaje inclinado fuertemente hacia adelante en el estacionario.
- d) Se compensa aerodinámicamente y de forma exclusiva con los pedales direccionales.

52. 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.

53. En la escala de legibilidad (Readability scale) utilizada para las pruebas de radio, ¿qué significa un reporte de 'Legibilidad 1' (Readability 1)?

- a) Perfectamente legible.
- b) Legible por momentos.
- c) Legible con dificultad.
- d) Ilegible (Unreadable).

Simulacro de examen

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



QuizVds.it

54. 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 recalcularlo 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.

55. La 'Altitud de Densidad' es:

- a) La altitud verdadera corregida por error de instalación.
- b) La altitud de presión corregida por temperatura no estándar.
- c) La altitud calibrada corregida por la presión atmosférica local.
- d) La distancia vertical exacta sobre el nivel del mar.

56. En el contexto de los procedimientos de interceptación (OACI/SERA), si una aeronave es interceptada y la aeronave interceptora transmite por radio la instrucción 'DESCEND' (Descender), esto significa que debe:

- a) Descender para abandonar la zona restringida.
- b) Descender para aterrizar en el aeródromo designado.
- c) Acelerar el descenso a más de 1000 pies por minuto.
- d) Descender hasta alcanzar 1.000 pies sobre el terreno y mantenerse ahí.

57. 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.

- a) Verdadero.
- b) Falso.

58. Tras escuchar la información ATIS de un aeropuerto, que se identifica con una letra (por ejemplo, Información Alpha), en su primer contacto por radio con la torre o aproximación el piloto debe notificar obligatoriamente:

- a) El viento exacto que ha escuchado.
- b) El tipo de aeronave que vuela.
- c) Que ha recibido dicha información (Ej: 'Information Alpha received').
- d) No debe mencionar el ATIS.

Simulacro de examen

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



QuizVds.it

59. En la cámara de combustión de un motor de turbina, la gran mayoría del flujo de aire que entra (hasta el 75%) NO se quema, sino que se utiliza principalmente para:

- a) Enfriar la cámara de combustión y centrar/dar forma a la llama, evitando que el metal se derrita.
- b) Producir sustentación aerodinámica directamente.
- c) Expulsar los gases de escape a velocidad supersónica para generar empuje a reacción.
- d) Alimentar los sistemas hidráulicos.

60. En una carta de aproximación IFR, ¿qué representa la MDA (Minimum Descent Altitude)?

- a) La altitud de vuelo de crucero.
- b) La altitud donde el ATC transfiere el control.
- c) La altura absoluta sobre el umbral de pista en ILS.
- d) La altitud mínima especificada, referida al MSL, por debajo de la cual no debe continuarse el descenso en una aproximación NO de precisión (ej. VOR o NDB), a menos que se establezca contacto visual con la pista.

61. El Briefing de seguridad a los pasajeros debe incluir siempre la instrucción obligatoria de NO llevar puestas prendas holgadas o gorras sueltas al acercarse a la aeronave, y de asegurar todos los objetos, ya que pueden volar y ser ingeridos por las tomas de aire del motor del helicóptero (FOD - Foreign Object Damage).

- a) Verdadero.
- b) Falso.

62. ¿Cuál alternativa describe correctamente las características del espacio aéreo Clase G?

- a) Se permiten solo vuelos IFR y reciben servicio de información de vuelo.
- b) Está prohibido el vuelo VFR.
- c) Se permiten vuelos IFR y VFR. Ambos reciben separación ATC.
- d) Se permiten vuelos IFR y VFR. Es espacio aéreo no controlado y reciben servicio de información de vuelo (FIS) si lo solicitan.

63. La 'Hipoxia por Estancamiento' (Stagnant Hypoxia) se produce cuando hay suficiente oxígeno en la sangre, pero esta no fluye adecuadamente hacia los tejidos. Sus causas más frecuentes en aviación son:

- a) Intoxicación por monóxido de carbono (CO).
- b) Volar por encima de 10.000 pies sin oxígeno suplementario.
- c) La aplicación de fuertes fuerzas G positivas (+Gz), insuficiencia cardiaca o shock, y temperaturas de frío extremo que constriñen los vasos sanguíneos.
- d) Hiperventilación aguda.

Simulacro de examen

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



QuizVds.it

64. ¿Qué es el 'Plano de rotación' (o Tip-path plane)?

- a) El plano imaginario descrito por las puntas de las palas del rotor durante su rotación.
- b) El ángulo fijo entre la cabina y el suelo.
- c) El área sólida central del buje del rotor.
- d) La trayectoria de caída durante la autorrotación.

65. Si una instrucción de ATC contiene la palabra 'EXPEDITE' (Apure / Dése prisa), el controlador le está pidiendo que:

- a) Anule la autorización anterior.
- b) Abandone el espacio aéreo controlado.
- c) Ascienda a la velocidad de mejor ángulo.
- d) Cumpla la instrucción sin demora para resolver una situación de tráfico o evitar un conflicto inminente.

66. Usted mide en la carta de navegación una Derrota Verdadera (True Track) de 090°. La Variación magnética local indicada en la carta es de 10° Este (10° E). Con viento calma, el Rumbo Magnético (MH) que debe volar es:

- a) 080° (MH = TH - Var E).
- b) 100°.
- c) 090°.
- d) 270°.

67. Si un helicóptero tiene depósitos de combustible de tamaño estándar y depósitos auxiliares de largo alcance (Aux tanks), la regla fundamental al consumir el combustible en vuelo es quemar siempre primero el de los depósitos auxiliares o aquellos que tiendan a desplazar el CG fuera de los límites deseados.

- a) Verdadero.
- b) Falso.

68. La 'Brisa de Mar' (Sea Breeze) típica de las zonas costeras ocurre habitualmente durante el día porque:

- a) El agua del mar se calienta mucho más rápido que la tierra.
- b) La tierra se calienta más rápido que el mar. El aire sobre la tierra asciende creando una baja presión relativa, y el aire más fresco del mar fluye hacia la tierra para reemplazarlo.
- c) La tierra se enfría más rápido que el mar, enviando el aire hacia el océano.
- d) Las mareas empujan mecánicamente el aire hacia el interior.

Simulacro de examen

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



QuizVds.it

69. En el contexto de la 'Aproximación por Instrumentos' GNSS o RNAV (Area Navigation), los Fijos de la aproximación se designan formalmente con acrónimos. El IAF (Initial Approach Fix) es el punto donde comienza la fase inicial de la aproximación instrumental.

- a) Verdadero.
- b) Falso.

70. Al despegar desde un Terreno Inclinado, la maniobra se realiza de forma inversa. El piloto eleva suavemente el colectivo, pero ¿qué patín debe abandonar el contacto con el suelo primero?

- a) El patín del lado descendente (lower skid) debe despegarse del suelo primero, manteniendo el cíclico presionado hacia la ladera arriba para retener el patín superior en el suelo hasta nivelar el helicóptero.
- b) El patín del lado ascendente.
- c) Ambos a la vez de un salto brusco.
- d) El rotor de cola.

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