Simulacro de examen

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

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. Según EASA Part-FCL, para revalidar una Habilitación de Tipo de Helicóptero (Type Rating) que está a punto de caducar, el titular deberá:

a) Volar al menos 12 horas en el último mes antes de la caducidad.

b) Superar una verificación de competencia (Proficiency Check) con un examinador dentro de los 3 meses inmediatamente anteriores a la fecha de caducidad, y haber volado 2 horas en el tipo de helicóptero.

c) Pagar las tasas correspondientes sin necesidad de vuelo de examen.

d) Las habilitaciones de tipo de helicóptero no caducan en Europa.

02. En la nomenclatura y clasificación internacional de nubes, las nubes de tormenta se denominan:

a) Estrato-cúmulos (SC).

b) Cumulonimbos (CB).

c) Nimbo-estratos (NS).

d) Cúmulos congestus (TCU).

03. Para los helicópteros, el 'Tiempo de vuelo' se define como el tiempo total transcurrido desde que las palas del rotor comienzan a girar, hasta que el helicóptero se detiene al finalizar el vuelo y las palas del rotor se detienen (rotor stop). ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo para vuelos IFR.

d) Correcta solo en operaciones comerciales.

04. Según NCO.OP.145, ¿con qué combustibles está prohibido repostar mientras los pasajeros embarcan, permanecen a bordo o desembarcan?

a) Con AVGAS, combustible de tipo wide-cut o una mezcla de estos combustibles.

b) Solo con queroseno, aunque se cumplan las medidas de evacuación y supervisión.

c) Únicamente con el combustible utilizado en helicópteros monomotores.

d) Con ninguno: la presencia de personal cualificado permite repostar cualquier combustible.

05. Al realizar una operación VFR para aterrizar en un Área Confinada (Confined Area), el procedimiento operativo estándar requiere que el piloto realice, antes del aterrizaje:

a) Un descenso en autorrotación vertical.

b) Una entrada directa y rápida sin inspección.

c) Un reconocimiento visual alto y otro bajo ('High and Low Reconnaissance') sobrevolando el área para evaluar la dirección del viento, el tamaño de la zona, los obstáculos, la superficie, y la ruta de escape en caso de aproximación frustrada.

d) Apagar las luces de posición.

06. En el espacio aéreo Clase B se permiten vuelos IFR y VFR; se proporciona a todos los vuelos servicio de control de tránsito aéreo y están separados unos de otros. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo para vuelos IFR.

d) Correcta solo en operaciones comerciales.

07. ¿Cuál es la principal ventaja operativa de la tecnología GPS/GNSS al ser implementada en aeronaves de ala rotatoria (Helicópteros)?

a) Permite volar aproximaciones a bases de hospital o plataformas petrolíferas en rutas directas (RNAV), sin requerir el costoso mantenimiento de grandes infraestructuras de radioayudas en tierra (como VOR/ILS) en esas zonas remotas.

b) Proporciona información de posición continua y de alta precisión (3D), vital para misiones SAR (Búsqueda y Salvamento).

c) Mejora dramáticamente la conciencia situacional (Moving Map) y permite aproximaciones instrumentales APV (Aproximaciones con Guía Vertical LPV) basándose en aumentación por satélite (SBAS/EGNOS).

d) Todas las alternativas anteriores.

08. Si la visibilidad de un aeródromo está reducida por Humo (procedente de una fábrica o incendio forestal), el código OACI que aparecerá en el METAR será:

a) SM (Smoke).

b) DS (Dust Storm).

c) FU (Fumée).

d) HZ (Haze).

09. Al volar un helicóptero cerca de aeronaves ligeras de ala fija en el circuito de tráfico del aeródromo, el piloto del helicóptero debe tener especial cuidado de no adelantarles cortándoles el paso en final, ya que los helicópteros suelen volar los circuitos a velocidades más lentas y rutas más cerradas que los aviones. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo durante vuelos IFR.

d) No puede evaluarse sin una autorización operacional especial.

10. 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.

11. En un motor de pistón de aviación, la función principal de los magnetos es:

a) Generar electricidad para cargar la batería de la aeronave.

b) Proveer energía eléctrica a los instrumentos de navegación en caso de fallo del alternador.

c) Generar e independientemente suministrar impulsos de corriente de alta tensión a las bujías para el encendido, sin depender del sistema eléctrico principal.

d) Regular el paso de combustible hacia los cilindros.

12. ¿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.

13. Al aumentar la altitud, la presión atmosférica disminuye, lo que provoca que la densidad del aire también:

a) Aumente proporcionalmente.

b) Disminuya.

c) Permanezca constante independientemente de la altitud.

d) Permanezca constante si la temperatura exterior se mantiene estable.

14. 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. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo con presión estándar 1013 hPa.

d) No puede evaluarse sin una carta SIGWX.

15. La 'Presbiacusia' es una limitación humana que afecta a un gran porcentaje de pilotos veteranos. Consiste en:

a) El endurecimiento del cristalino ocular.

b) La incapacidad de asimilar nueva información en la memoria a corto plazo.

c) La pérdida progresiva de audición asociada al envejecimiento natural, que afecta principalmente a la captación de tonos de alta frecuencia.

d) La fatiga crónica de la musculatura de la espalda por los asientos del helicóptero.

16. 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.

17. Si al rodar por la plataforma hacia la pista el controlador terrestre le dice: 'GIVE WAY TO BOEING 737 ON YOUR RIGHT' (Ceda el paso al Boeing 737 a su derecha), esto significa que usted:

a) Debe cruzar primero rápidamente.

b) Debe seguir rodando sin alterar el rumbo.

c) Debe detenerse o maniobrar de tal manera que deje pasar primero al Boeing 737, manteniéndose fuera de su trayectoria de rodaje.

d) Debe cambiar a la frecuencia de Torre.

18. ¿Cómo afecta la fatiga de manera directa al rendimiento cognitivo y motor del piloto de helicóptero?

a) Aumenta los tiempos de reacción ante estímulos.

b) Disminuye la memoria a corto plazo y la concentración.

c) Reduce la coordinación fina necesaria para el control del vuelo estacionario.

d) Todas las alternativas son efectos directos y peligrosos de la fatiga en vuelo.

19. El meridiano de Greenwich (Longitud 000° 00') divide la Tierra en Hemisferio Oriental (Este) y Hemisferio Occidental (Oeste). La longitud máxima que se puede medir es de:

a) 90° Este u Oeste.

b) 360° Este.

c) 180° Este y 180° Oeste (Línea internacional de cambio de fecha).

d) 60° Este u Oeste.

20. Los pronósticos de despegue (Take-off forecasts) proporcionados por las oficinas meteorológicas tendrán validez durante un periodo especificado, normalmente dentro de las:

a) 3 horas anteriores a la salida.

b) 4 horas posteriores a la salida.

c) 2 horas (normalmente se emiten para un periodo de tiempo determinado en torno a la hora prevista de despegue).

d) 24 horas.

21. El aceite en un motor aeronáutico cumple varias funciones vitales, que incluyen lubricar, limpiar, sellar y:

a) Aumentar el octanaje del combustible.

b) Refrigerar el motor disipando gran parte del calor generado por la combustión y la fricción interna.

c) Proporcionar presión a los sistemas hidráulicos de vuelo.

d) Evitar la formación de hielo en el carburador.

22. El término 'Barra Colectora' o 'Barra de distribución' (Busbar) en el sistema eléctrico de una aeronave hace referencia a:

a) Un componente de fibra de vidrio que une el generador principal a la batería.

b) El indicador lumínico del estado de carga del amperímetro.

c) Una regleta o conducto central de distribución al que va conectada la fuente principal de energía (batería/alternador) y desde el cual se reparte la tensión eléctrica a los circuitos y equipos individuales a través de los correspondientes disyuntores (breakers).

d) Una resistencia usada para convertir corriente alterna en continua.

23. 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.

24. El peso total (peso bruto) es la primera fuerza que se ha de vencer para que el vuelo sea posible.

a) La fuerza de sustentación se obtiene a través de la fuerza que ejerce el disco del rotor comprimiendo aire hacia abajo.

b) La fuerza de sustentación, que vence la fuerza del peso, se obtiene aumentando el paso de las palas, lo que comprime el flujo de aire descendente, con una fuerza superior al peso.

c) La fuerza de sustentación, que vence o equilibra la fuerza del peso se obtiene a través de la fuerza que ejerce el disco del rotor, comprimiendo aire hacia abajo.

d) La fuerza de sustentación, que vence o equilibra la fuerza del peso, se obtiene a través del giro de las palas del rotor principal.

25. El tipo de navegación que consiste en dirigir el vuelo a lo largo de una ruta mediante referencias visuales exteriores, utilizando puntos característicos del terreno (ríos, carreteras, ciudades) comparándolos con un mapa topográfico, se denomina oficialmente:

a) Navegación a la Estima (Dead Reckoning).

b) Navegación Observada o Pilotaje (Pilotage / Visual Navigation).

c) Navegación de Área (RNAV).

d) Navegación Astronómica.

26. Se considera 'Personal Aeronáutico' a aquel que desempeña a bordo de las aeronaves o en tierra funciones técnicas esenciales para la seguridad del vuelo, incluyendo pilotos, mecánicos de mantenimiento (LAME), y controladores de tránsito aéreo. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo para vuelos IFR.

d) Correcta solo en operaciones comerciales.

27. En la navegación por radioayudas VOR, ¿qué indica la abreviatura 'QDM' en radiotelefonía y orientación magnética?

a) La presión barométrica al nivel del mar local.

b) El rumbo geográfico o verdadero de la aeronave hacia la estación VOR.

c) La marcación (demora) magnética DESDE la estación hacia la aeronave (también llamado radial o QDR).

d) El rumbo magnético que una aeronave, con cero viento, debe mantener para dirigirse HACIA la estación.

28. Bajo las reglas SERA de Espacio Aéreo, en espacio aéreo no controlado Clase G, la velocidad máxima general permitida para aeronaves volando por debajo de 10.000 pies AMSL es de:

a) Sin límite para helicópteros.

b) 250 Nudos de velocidad indicada (IAS).

c) 150 Nudos.

d) 200 Nudos.

29. El 'Reglaje del Altímetro' o ajuste subescala de un altímetro para vuelos en el entorno de un aeródromo se puede basar en la presión QFE. Con el ajuste QFE introducido en la ventanilla de Kollsman, un piloto que acaba de aterrizar en la pista del aeródromo leerá en su instrumento:

a) La elevación topográfica del campo.

b) La Altitud de Densidad actual.

c) 1.013 pies.

d) Cero (0) pies, ya que el QFE proporciona la altura pura por encima de la estación donde se midió.

30. Una masa de aire que se desplaza sobre una superficie terrestre que está notablemente más caliente que ella (calentamiento por la base), tenderá a:

a) Volverse muy estable y formar niebla de advección.

b) Volverse inestable, desarrollando fuertes corrientes convectivas ascendentes y, si hay humedad, nubes de tipo cúmulo.

c) Descender velozmente generando viento anabático.

d) Congelarse en superficie.

31. Uno de los peligros más insidiosos para las operaciones de helicópteros a muy baja altura son los cables eléctricos y telefónicos ('Wire strike'). ¿Cuál es la regla de oro para cruzar de forma segura una línea de cables si es inevitable hacerlo a baja altura?

a) Cruzar siempre por el punto medio de los cables, que es donde más caen y son más visibles.

b) Cruzar sobre uno de los postes o torres de soporte, ya que su estructura es muy visible e indica el punto más alto del cable.

c) Cruzar volando por debajo de los cables.

d) Acelerar a velocidad Vne para romperlos en caso de impacto.

32. La 'Latitud' de un lugar en la Tierra es la distancia angular medida a lo largo del meridiano local, desde el Ecuador hasta ese lugar. Se expresa en:

a) Grados, desde 0° en el Ecuador hasta 90° Norte o Sur en los polos.

b) Grados, desde 0° hasta 180° Este u Oeste.

c) Millas náuticas exclusivamente.

d) Horas, minutos y segundos locales.

33. Si su indicativo de aeronave (por ejemplo EC-XYZ) es similar al de otra aeronave en la misma frecuencia (por ejemplo EC-XTZ) y hay riesgo real de confusión, el controlador ATC puede cambiarle temporalmente el indicativo durante el vuelo en ese sector. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo en vuelos IFR controlados.

d) Correcta solo si la dependencia ATS lo solicita expresamente.

34. Si se recurriera a la interceptación de una aeronave civil (OACI/SERA), la aeronave interceptora se limitará a:

a) Determinar la identidad de la aeronave.

b) Guiarla fuera de una zona prohibida, restringida o peligrosa.

c) Darle instrucciones u orientarla para que aterrice en un aeródromo designado seguro.

d) Todas las alternativas anteriores son acciones correctas de interceptación.

35. La 'Toma de Decisiones Aeronáuticas' (ADM) es un proceso sistemático mental utilizado por los pilotos para determinar de forma consistente la mejor línea de acción en respuesta a un conjunto dado de circunstancias. Requiere identificar los peligros, evaluar los riesgos y aplicar mitigaciones. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo por encima de 10.000 ft.

d) Correcta solo si el piloto vuela con oxígeno suplementario.

36. 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.

37. En helicópteros bimotores con múltiples depósitos de combustible, existe una válvula denominada 'Crossfeed' (Alimentación cruzada). Su propósito principal es:

a) Permitir vaciar el combustible sobrante en vuelo.

b) Mezclar el combustible de retorno con el aire fresco.

c) Aumentar la presión de las bombas impulsadas por el motor.

d) Permitir que el motor de babor (izquierdo) se alimente del depósito de estribor (derecho), o viceversa, en caso de fallo de un motor o fallo de una bomba de combustible de un tanque.

38. En la carta topográfica VFR, las líneas isógonas que muestran la Declinación Magnética en Europa sufren pequeñas variaciones anuales (Annual Change). ¿Qué se debe hacer al planificar el vuelo con un mapa que tiene varios años de antigüedad?

a) Se debe actualizar la declinación magnética aplicando la tasa de cambio anual impresa en la leyenda de la carta, multiplicada por los años transcurridos, o usar una carta actualizada.

b) No se corrige, la variación de 10 años no influye.

c) Se asume una declinación cero.

d) Se confía exclusivamente en el radar ATC.

39. Los satélites GPS están equipados con relojes atómicos de extrema precisión. El receptor de la aeronave calcula la distancia a cada satélite midiendo:

a) La intensidad térmica del satélite.

b) El magnetismo de la señal.

c) La desviación del viento solar.

d) El tiempo exacto que tarda la señal de radio en viajar desde el satélite hasta el receptor.

40. Es imperativo eliminar toda la escarcha o hielo de las palas del rotor antes del despegue, puesto que incluso una fina capa de escarcha aumenta la fricción aerodinámica de la pala, arruinando el perfil alar y pudiendo impedir por completo la capacidad del helicóptero para hacer vuelo estacionario (hover). ¿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.

41. En un circuito de tráfico de aeródromo estándar, la posición en vuelo que es paralela a la pista en uso, pero volando en la dirección opuesta a la del aterrizaje, se denomina:

a) Tramo de viento cruzado (Crosswind leg).

b) Tramo base (Base leg).

c) Aproximación final (Final approach).

d) Tramo de viento en cola (Downwind leg).

42. Con los siguientes datos de un vuelo de travesía: Combustible total consumido: 70 US Gal. Tiempo de vuelo: 150 Minutos. Determinar la razón de consumo horario (Fuel Flow):

a) 20 G.P.H.

b) 28 G.P.H.

c) 30 G.P.H.

d) 32 G.P.H.

43. La información referente al vuelo proyectado o parte del mismo, que ha de suministrarse a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo, se dará:

a) En forma de Plan de Vuelo (FPL o AFIL).

b) Exclusivamente por teléfono a la torre.

c) A través de un NOTAM.

d) Mediante el transpondedor en modo C.

44. Para calcular matemáticamente el desplazamiento del Centro de Gravedad provocado por el movimiento de un peso desde el asiento delantero a la bodega trasera en pleno vuelo, se puede utilizar la fórmula de 'Cambio de Peso' (Weight Shift Formula):. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero. (Peso desplazado / Peso Total = Cambio del CG / Distancia desplazada).

b) Falso.

c) Correcta solo para vuelos locales sin reserva de combustible.

d) Correcta solo con efecto suelo permanente.

45. El mareo cinético (Cinetosis o Motion Sickness) es común en pasajeros y pilotos alumnos. Se produce fundamentalmente por:

a) Las bajas presiones de oxígeno en la cabina.

b) El ruido excesivo de la transmisión del helicóptero.

c) Un conflicto o desajuste sensorial continuo entre la información de movimiento percibida por el sistema vestibular (oído interno) y la percibida por el sistema visual.

d) La ingesta de cafeína antes del vuelo.

46. Si el helicóptero cuenta con sistema de calefacción de cabina (Heater) que usa el calor de los gases de escape, existe un peligro potencial de envenenamiento por Monóxido de Carbono (CO). Como el CO es inodoro e incoloro, si los pasajeros o el piloto comienzan a sentir dolor de cabeza, somnolencia o náuseas en vuelo, el piloto debe cerrar la calefacción de inmediato, abrir todas las tomas de aire fresco y aterrizar tan pronto como sea posible. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo en aeródromos controlados.

d) Correcta solo con pasajeros a bordo.

47. La Velocidad de 'Nunca Exceder' (Vne) en un helicóptero está marcada en el anemómetro con una línea roja. Debido a las leyes de la aerodinámica y la compresibilidad en las palas, el valor límite de la Vne:

a) Se mantiene constante en todas las altitudes.

b) Aumenta a medida que el helicóptero gana altitud.

c) Disminuye progresivamente a medida que aumenta la altitud de densidad. (A mayor altitud, la TAS es mayor que la IAS, acercando la punta de la pala a la barrera del sonido y la pala que retrocede a la pérdida).

d) Solo depende de la temperatura del aceite.

48. Para calcular correctamente la velocidad relativa de su aeronave sobre el suelo (GS), usted debe sumar o restar la componente frontal/trasera de viento a su:

a) Velocidad Indicada (IAS).

b) Velocidad Calibrada (CAS).

c) Velocidad Verdadera (TAS - True Airspeed).

d) Mach.

49. Los valores base de temperatura y presión de la Atmósfera Estándar Internacional (ISA) a nivel medio del mar (MSL) son:

a) 25 ºC y 1000 hPa.

b) 15 ºC y 1013,25 hPa (29,92 inHg).

c) 5 ºC y 1023 hPa.

d) 13,5° C y 29,90 inHg.

50. Si durante un vuelo IFR/VFR la toma de presión PITOT (y su drenaje) se obstruye por completo debido a la formación de hielo, pero los orificios estáticos permanecen abiertos y libres, el anemómetro (indicador de velocidad) se comportará de manera peculiar al variar la altitud:

a) Actuará como un altímetro: si el helicóptero asciende, la velocidad indicada aumentará erróneamente; si desciende, disminuirá.

b) Marcará cero constantemente.

c) Marcará la velocidad real (TAS) de forma exacta.

d) Quedará bloqueado permanentemente en la velocidad que llevaba al congelarse.

51. En el caso de transporte de mercancías ligeras atadas en la cabina de pasajeros (Cargo), la responsabilidad legal y operacional de asegurar que dichas cargas estén perfectamente amarradas para que no se desplacen (evitando así un catastrófico desplazamiento del CG en vuelo) recae siempre sobre el piloto al mando. ¿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.

52. El IVSI (Instantaneous Vertical Speed Indicator) es un variómetro que utiliza pequeños acelerómetros (bombas de aceleración) para eliminar el retardo de indicación típico del variómetro convencional. ¿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.

53. La operación del sistema GNSS/GPS (Global Positioning System) está basada en el concepto matemático de la trilateración mediante la medición precisa del tiempo de viaje de señales de radio emitidas por una constelación de satélites en órbita. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo si no existe viento.

d) Correcta solo usando navegación IFR.

54. El sistema visual está estructurado por los globos oculares, las vías ópticas y la corteza cerebral. Es el principal medio de orientación del piloto en vuelo VFR, proporcionando el 80% de la información espacial procesada por el cerebro. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo en cabinas presurizadas.

d) Correcta solo si no hay carga de trabajo en cabina.

55. En el indicador CDI (Course Deviation Indicator) de un VOR estándar, la deflexión completa (Full-scale deflection) de la aguja a un lado de la carátula representa un desvío fuera de curso de:

a) 5 grados.

b) 10 grados.

c) 15 grados.

d) 2.5 grados.

56. El Anexo 13 y las normativas europeas dictaminan que, si se ha de retirar o apartar una aeronave accidentada que interfiere gravemente con las pistas activas de un aeropuerto antes de que lleguen los investigadores, esto puede hacerse, pero perturbando el lugar lo menos posible e idealmente tomando pruebas fotográficas antes de mover nada. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo en aeródromos controlados.

d) Correcta solo con pasajeros a bordo.

57. Estabilidad estática es:

a) Aquella que describe la capacidad del helicóptero de volver a su posición de equilibrio inicial después de una perturbación.

b) La que describe el diseño aerodinámico del helicóptero.

c) La que posee la aeronave adquirida en el proceso de encendido de motores.

d) B y C son correctas.

58. Durante un vuelo de verano, la temperatura aumenta repentinamente. Con respecto a la 'Performance de Ascenso' (Climb Performance), el aumento drástico de la temperatura exterior (OAT):

a) No tiene ningún efecto en los motores de turbina.

b) Aumenta la altitud de densidad, lo que degrada fuertemente la tasa de ascenso (fpm) porque el motor produce menos potencia y el rotor es menos eficiente.

c) Aumenta la sustentación estática de las palas.

d) Obliga al piloto a volar más despacio.

59. En el contexto de la atenuación de ruido (Noise Abatement Procedures), los helicópteros pueden generar un fuerte ruido percusivo muy molesto llamado 'Blade Slap' (Bofetada de la pala), producto de la interacción de la pala con los vórtices. Este ruido se minimiza evitando:

a) Volar a alta velocidad, y evitar las aproximaciones con descensos muy pronunciados o cambios bruscos de paso colectivo.

b) Volar en altitudes altas por encima de 5.000 pies.

c) El uso del sistema de calefacción de pitot.

d) Los despegues verticales.

60. Los helicópteros modernos cuentan con sistemas de aviso (Caution Panel). La aparición de una luz amarilla o roja referente a 'MGB OIL PRESS' o 'XMSN OIL PRESS' advierte sobre:

a) Una presión de lubricación baja o peligrosa en la Caja de Transmisión Principal, lo que puede provocar agarrotamiento mecánico y fallo catastrófico en vuelo. Obliga a un aterrizaje lo antes posible o inmediato según el manual.

b) Un bajo nivel de aceite hidráulico en los servomandos, obligando a pasar a vuelo manual.

c) Un exceso térmico en la turbina libre.

d) Mala mezcla de combustible en carburador.

61. 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°.

62. La intoxicación por Monóxido de Carbono (CO) es extremadamente peligrosa en aviación porque este gas es inodoro, incoloro e insípido. El CO tiene una afinidad por la hemoglobina (para formar carboxihemoglobina) que es:

a) Inferior a la del oxígeno, pero más duradera.

b) Igual a la del oxígeno.

c) Aproximadamente 200 a 250 veces mayor que la del oxígeno, bloqueando el transporte de O2 en la sangre.

d) Aproximadamente 10 veces mayor.

63. Una ilusión somatogravítica que ocurre al DECELERAR bruscamente (por ejemplo, al reducir velocidad usando el cíclico en helicóptero o al bajar potencia) hará que el piloto sienta falsamente que la aeronave está:

a) Encabritándose (morro arriba).

b) Inclinándose hacia abajo (morro abajo / pitch down), lo que podría inducirle a tirar peligrosamente del cíclico hacia atrás.

c) Entrando en una barrena plana.

d) Virando a la izquierda.

64. Toda ocurrencia atribuible al transporte aéreo de mercancías peligrosas que ocasiona lesiones mortales o graves a alguna persona o daños de consideración a la propiedad y el medio ambiente, corresponde a la definición de:

a) Accidente de mercancías peligrosas.

b) Incidente de mercancías peligrosas.

c) Sabotaje aeronáutico.

d) Uso indebido de la aeronave.

65. La 'Hipoxia Hipóxica' es un estado de deficiencia de oxígeno en las células y tejidos. En el ámbito aeronáutico, su causa principal al ganar altitud se debe a la reducción de la presión atmosférica, lo que a su vez provoca una disminución directa de la 'presión parcial de oxígeno' (Ley de Dalton). ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo durante vuelos nocturnos.

d) No puede evaluarse sin un reconocimiento médico previo.

66. Si usted se encuentra volando y observa sorpresivamente humo y actividad de erupción volcánica en las cercanías, debe alertar de inmediato a los Servicios de Tránsito Aéreo y Meteorología mediante:

a) Un mensaje TAF de emergencia.

b) Una Aeronotificación Especial (Special Air-Report / AIREP SPECIAL).

c) Un mensaje METAR manual de succión.

d) Un mensaje ATIS.

67. En la Radionavegación básica, cuando la aguja de un ADF de carátula fija (Fixed Card) marca una Demora Relativa (RB) de 180°, significa de forma concluyente que:

a) La estación de radio NDB se encuentra directamente detrás (en la cola) del helicóptero.

b) La estación se encuentra en el morro del helicóptero.

c) El helicóptero vuela hacia el Sur Magnético.

d) La estación está a la derecha del piloto.

68. El Indicador de Velocidad (anemómetro) es un instrumento que tiene como objetivo exclusivo medir los cambios de temperatura y la presión estática del ambiente. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo si el equipo está alimentado eléctricamente.

d) Correcta solo en helicópteros multimotor.

69. La estabilidad direccional del helicóptero en vuelo de crucero está influenciada positivamente por el efecto veleta natural del fuselaje y el empenaje. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo en vuelo estacionario con efecto suelo.

d) Correcta solo para aeronaves de ala fija.

70. Un adulto sano en reposo tiene una frecuencia respiratoria normal de aproximadamente:

a) 40 a 50 respiraciones por minuto.

b) 12 a 20 respiraciones por minuto.

c) 5 a 8 respiraciones por minuto.

d) 60 a 80 respiraciones por minuto.

Simulacro de examen

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

Quizvds.it

Plantilla de respuestas

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

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

¡Visita quizvds.it y descarga las Apps para iPhone, iPad y Android! Quizvds.it

Simulacro de examen

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

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:		

¡Visita quizvds.it y descarga las Apps para iPhone, iPad y Android!

Quizvds.it