Simulacro de examen

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

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. En las operaciones con eslinga (Helicopter External Sling Load Operations - HESLO), si el helicóptero entra de forma inadvertida en una situación incontrolable o la carga externa enganchada en las montañas amenaza con volcar o derribar al helicóptero, la acción del piloto debe ser:

a) Acelerar la velocidad hacia delante.

b) Accionar inmediatamente el sistema de suelta rápida (Jettison / Quick Release) de la carga para liberar el helicóptero de la eslinga, incluso si destruye la mercancía.

c) Mantener la carga enganchada e intentar recuperar solo con potencia y cíclico.

d) Esperar a que la carga se estabilice sin utilizar la suelta rápida.

02. 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.

03. 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.

04. Usted vuela un helicóptero en espacio aéreo no controlado y decide utilizar una radioayuda DME. Tras 10 minutos de vuelo recto, nota que la distancia en la pantalla DME disminuye a razón de exactamente 2 millas náuticas por minuto. ¿Cuál es su Ground Speed (GS) efectiva HACIA la estación?

a) 120 Nudos. (2 NM/min x 60 min).

b) 60 Nudos.

c) 90 Nudos.

d) 240 Nudos.

05. Durante un vuelo prolongado en ruta en invierno con alta humedad, las aspas del rotor de cola (Tail Rotor) son muy propensas a acumular hielo severo mucho antes y en mayor cantidad que las palas del rotor principal. ¿Por qué ocurre este fenómeno aerodinámico?

a) Porque el rotor de cola está cerca del escape del motor.

b) Porque están hechas de un material que atrae el agua.

c) Porque las palas del rotor de cola tienen una 'Cuerda' (Chord) mucho más estrecha, tienen un perfil más delgado y giran a muchas más RPM, haciéndolas recolectoras de hielo (catch rate) extremadamente eficientes.

d) El rotor de cola nunca acumula hielo porque el aire de avance lo limpia.

06. Se presentará un plan de vuelo (FPL), antes de realizar:

a) Cualquier vuelo o parte del mismo al que tenga que prestarse Servicio de Control de Tránsito Aéreo.

b) Cualquier vuelo IFR dentro del espacio aéreo con servicio de asesoramiento.

c) Todo vuelo a través de fronteras internacionales.

d) Todas las alternativas anteriores son correctas.

07. Los equipos GPS certificados para vuelo instrumental (IFR) deben tener la capacidad autónoma de verificar la precisión e integridad de las señales recibidas desde los satélites antes y durante el vuelo. Este sistema integrado se denomina:

a) SBAS (Satellite-Based Augmentation System).

b) RAIM (Receiver Autonomous Integrity Monitoring).

c) WAAS (Wide Area Augmentation System).

d) FMS (Flight Management System).

08. Definición de NIVEL DE CRUCERO:

a) Nivel que se mantiene durante una parte considerable del vuelo.

b) Nivel que se manifiesta al finalizar el plan de vuelo.

c) Nivel que se mantiene únicamente durante el ascenso.

d) Nivel establecido por la elevación del aeródromo.

09. La aparición de la hipoxia es insidiosa porque habitualmente NO produce dolor ni malestar físico. Progresa de forma desapercibida causando un estado de euforia falsa, hasta la total incapacitación. Ningún piloto, sin importar su experiencia, es inmune a ella. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo durante vuelos nocturnos.

d) No puede evaluarse sin un reconocimiento médico previo.

10. En el sistema de luces y señales en tierra de un aeródromo, una 'X' blanca o amarilla pintada sobre la pista o calle de rodaje indica visualmente a los pilotos que:

a) Es el punto ideal de toma de contacto.

b) Está reservada para uso exclusivo de helicópteros.

c) Esa pista, calle de rodaje o sección de la misma está CERRADA y no es apta para el uso de aeronaves.

d) Hay un obstáculo en el inicio de la pista.

11. Aparte del peso de los pasajeros y el combustible, ¿qué artículos comunes se consideran legalmente Mercancías Peligrosas (Dangerous Goods) ocultas y el piloto debe vigilar que los pasajeros no embarquen en cabina sin control?

a) Ropa de algodón.

b) Libros y revistas.

c) Bocadillos y refrescos.

d) Bombonas de buceo (aire comprimido), lejía o ácidos en el equipaje, termómetros de mercurio, baterías de litio dañadas o camping gas.

12. En aviación, la causa más frecuente y desencadenante de la hiperventilación en un piloto, independientemente de su experiencia, suele ser:

a) Respirar oxígeno puro de la mascarilla.

b) Factores emocionales agudos: estrés grave, ansiedad, miedo o pánico ante una emergencia (carga de trabajo extrema).

c) La ingesta de alcohol previa al vuelo.

d) La falta estricta de oxígeno a 5.000 pies.

13. La instrucción 'ORBIT' (Órbite / Haga órbitas) emitida por el controlador a un helicóptero en vuelo VFR significa que debe:

a) Volar directo a la estación VOR.

b) Realizar virajes continuos de 360 grados (dar vueltas) en su posición actual para demorar la llegada a un punto.

c) Aterrizar inmediatamente.

d) Ascender por encima de las nubes.

14. Sustentación traslacional, es la sustentación adicional obtenida cuando se entra en vuelo horizontal, debido al aumento de eficacia del sistema rotor, el cual produce más sustentación en vuelo hacia adelante porque la mayor velocidad de la corriente de entrada suministra al disco rotor una mayor masa de aire por unidad de tiempo que la recibe en vuelo estacionario. ¿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.

15. En vuelo hacia adelante, la velocidad local del aire que impacta en la punta de la pala que avanza es igual a:

a) La velocidad de rotación de la punta de la pala más la velocidad de avance del helicóptero.

b) La velocidad de rotación de la punta de la pala menos la velocidad de avance del helicóptero.

c) Solo la velocidad de rotación.

d) La velocidad de avance multiplicada por dos.

16. En la planificación de un vuelo, la diferencia entre el Rumbo (Heading) de la aeronave y la Derrota real sobre el suelo (Track) se denomina 'Ángulo de Deriva' (Drift angle). Este ángulo es causado exclusivamente por:

a) El error del compás magnético.

b) La declinación magnética.

c) El factor de carga.

d) El efecto del viento.

17. Si su altímetro está calado con el QNH local o regional, la distancia vertical que usted notifica al controlador se denomina:

a) Altitud (Altitude).

b) Altura (Height).

c) Nivel de Vuelo (Flight Level).

d) QFE.

18. Sabiendo la definición estándar, la equivalencia de 1 Milla Náutica (NM) en el sistema métrico internacional es de exactamente:

a) 1.609 metros.

b) 1.852 metros.

c) 1.500 metros.

d) 2.000 metros.

19. Si durante un vuelo visual observa que el cielo se oscurece y un banco masivo de nubes tormentosas (Cumulonimbos - CB) bloquea por completo su ruta con relámpagos, ¿qué regla operativa debe aplicar usted en un helicóptero ligero?

a) Volar por debajo de la base del cumulonimbo para aprovechar los vientos de cola.

b) Ascender y tratar de sobrevolar el yunque.

c) Bajo ningún concepto intentar penetrar o volar por debajo de un CB. Se debe mantener una distancia de seguridad de al menos 10 a 20 millas náuticas rodeando la tormenta, o aterrizar de precaución si no se puede rodear.

d) Pedir vectores IFR y atravesarla en el centro.

20. La 'solidez del rotor' se define geométricamente como:

a) La relación entre el área total de las palas y el área total del disco del rotor.

b) El peso total de las palas dividido por la fuerza centrífuga.

c) La resistencia estructural de los materiales compuestos de la pala.

d) El cociente entre el paso colectivo y el paso cíclico.

21. En el caso excepcional de que un controlador emita una instrucción general a 'TODAS LAS ESTACIONES' (ALL STATIONS), no se espera que ninguna aeronave acuse recibo a menos que el mensaje lo solicite expresamente. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo para comunicaciones de emergencia.

d) No puede evaluarse sin conocer el distintivo de llamada.

22. En fisiología, una descompresión se considera 'Explosiva' si ocurre de forma tan violenta que los pulmones no tienen tiempo de vaciarse antes de que la cabina se iguale a la presión exterior. Esto ocurre en:

a) Menos de 5 segundos.

b) Menos de medio segundo (0.5 segundos).

c) Menos de 10 segundos.

d) No existe la descompresión explosiva.

23. Al volar utilizando el instrumento indicador de un ADF con la rosa de rumbos FIJA en el Norte (0° en la parte superior), la aguja apunta a la estación. ¿Qué nombre recibe la lectura directa que hacemos en el borde exterior del instrumento donde apunta la aguja?

a) Marcación Relativa (Relative Bearing), que es el ángulo medido en sentido horario desde el morro de la aeronave hasta la estación.

b) Rumbo Magnético.

c) Marcación Magnética (QDM).

d) QDR.

24. 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.

25. ¿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).

26. La ilusión somatogiratoria de 'Las Inclinaciones' (The Leans) es la ilusión vestibular más frecuente en vuelo instrumental. Ocurre cuando:

a) Tras un viraje muy lento (por debajo del umbral de percepción de 2.5°/seg) que se corrige rápidamente hacia vuelo nivelado, los fluidos del oído engañan al piloto haciéndole sentir que el helicóptero está alabeado en la dirección opuesta, incitándolo a 'inclinarse' físicamente en el asiento.

b) El piloto mira hacia arriba durante un ascenso pronunciado.

c) Las luces de pista se confunden con las estrellas.

d) La presión del oxígeno es muy baja en cabina.

27. 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.

28. En España, la investigación técnica de las causas de un accidente o incidente grave de aviación civil será efectuada por:

a) La CIAIAC (Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil), de forma independiente a cualquier investigación judicial.

b) AESA exclusivamente.

c) Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

d) EASA de forma directa desde Colonia.

29. A nivel internacional e implementado en Europa a través de EASA, el documento de la OACI que regula y contiene las normas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea es el:

a) Anexo 1.

b) Anexo 18 (y las Instrucciones Técnicas - Doc 9284).

c) Anexo 2 (Reglamento del Aire).

d) Documento 4444 (PANS-ATM).

30. Cuando se sepa que los medios de comunicación en el aeródromo de llegada son inadecuados, la aeronave transmitirá a la dependencia ATS apropiada inmediatamente antes de aterrizar, si es posible, un mensaje similar al de un informe de llegada para cerrar su 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.

31. Al volar en montañas sobre laderas muy empinadas y expuestas a altos vientos, se generan fuertes corrientes descendentes (downdrafts) en el lado de sotavento. El piloto que calcule la Performance de ascenso de su máquina y descubra que es marginal (ej. 300 fpm) DEBE evitar cruzar a sotavento, porque las corrientes hundirán la aeronave a tasas muy superiores a las que el motor puede superar. ¿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.

32. 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.

33. En operaciones con motores turboeje (Turboshaft), el término 'Flameout' (Apagado de llama) define concretamente a:

a) La inyección del fluido de extinción del sistema contra incendios en el carenado.

b) La pérdida imprevista de la combustión estable en la cámara de combustión, provocando que el motor se detenga de forma repentina. Puede darse por ingestión masiva de agua, hielo, falta de combustible o disrupción del aire inducido.

c) Un exceso de combustión inyectada fuera de tiempo (Afterburner/Postcombustión no deseada).

d) El sobrecalentamiento y la posterior desintegración termomecánica de las palas del compresor primario (N1).

34. 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).

35. ¿Qué efecto directo aerodinámico tiene sobre las palas de su rotor intentar aterrizar en un helipuerto confinado en verano a 40°C y con una humedad relativa del 95%, en comparación con hacerlo a 10°C en invierno con un 30% de humedad, si usted lleva exactamente el mismo peso bruto en la cabina?

a) El aire caliente y muy húmedo disminuye severamente la densidad. Las palas no morderán 'aire grueso', perdiendo empuje y obligando al piloto a tirar mucho más del paso colectivo para realizar el estacionario, acercándose al límite rojo del motor.

b) El aire húmedo en verano siempre da mejor sustentación porque las moléculas de agua son pesadas y soportan el peso del helicóptero.

c) Se formará hielo instantáneo en las palas.

d) El aire caliente frena la aeronave, exigiendo menos paso.

36. En un mensaje de emergencia o urgencia, después de la palabra 'MAYDAY' o 'PAN PAN' (dicha 3 veces) y el indicativo de llamada, el piloto debe intentar transmitir la siguiente información estructurada:

a) Velocidad, rumbo, altitud y destino.

b) Naturaleza de la emergencia, intenciones del piloto, posición actual, nivel de vuelo (o altitud) y rumbo.

c) Autonomía de combustible y número de pasajeros exclusivamente.

d) El tiempo de vuelo total desde el despegue.

37. En el establecimiento de contacto inicial con una estación terrestre, el formato estándar y ordenado correcto es:

a) A quién se llama, Quién llama. (Ej: 'Madrid Torre, EC-ABC').

b) Quién llama, A quién se llama. (Ej: 'EC-ABC llama a Madrid Torre').

c) El mensaje directamente, seguido del indicativo.

d) Hola, EC-ABC en frecuencia.

38. Un 'Reporte de Posición' (Position Report) estándar VFR transmitido al servicio de información de vuelo debe contener, en orden, los siguientes elementos básicos:

a) Velocidad, rumbo, combustible y nombre del piloto.

b) Identificación de la aeronave, Posición, Hora a la que se sobrevoló la posición, y Altitud (o Nivel de Vuelo).

c) Solo la posición y la altitud.

d) Identificación, Pistas requeridas y QNH.

39. La observación de grandes nubes cumuliformes (CB, TCU) con fuerte desarrollo vertical en el horizonte, indica de manera concluyente al piloto que toda esa masa de aire posee características de gran estabilidad térmica y calma. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo en atmósfera ISA.

d) Correcta solo durante la validez de un TAF.

40. El 'Cizalladura de viento' (Windshear) a bajos niveles se caracteriza por cambios violentos y repentinos en la velocidad y/o dirección del viento. ¿Cuáles son las dos formaciones atmosféricas que lo originan con mayor frecuencia e intensidad?

a) Las nieblas de radiación y las lloviznas.

b) Los anticiclones invernales.

c) Las tormentas convectivas (frentes de racha/microbursts) y el paso de sistemas frontales muy activos (frentes cálidos y fríos de rápido movimiento a baja altura).

d) La brisa marina.

41. En un mapa sinóptico, una 'Cuña' o 'Dorsal' (Ridge) se define meteorológicamente como:

a) Un área elongada de baja presión.

b) Un área donde chocan dos frentes.

c) Un área de isobaras concéntricas que indica un ciclón.

d) Un área elongada de alta presión atmosférica, que generalmente se asocia con aire subsidente y buen tiempo.

42. Una transmisión de prueba (Radio Check) no debe durar más de 10 segundos. El formato correcto para solicitar una prueba de radio a la torre es, por ejemplo: 'Madrid Torre, EC-ABC, prueba de radio, 118.150'. ¿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.

43. Si la hora prevista de llegada (ETA) al próximo punto de notificación, límite de FIR o al aeródromo de destino resulta errónea en más de _____ minutos con respecto a la notificada a los servicios ATS, la nueva hora revisada se notificará lo antes posible.

a) 1 minuto.

b) 3 minutos (en vuelos no controlados/VFR) o 2 minutos si se exige notificación de posición.

c) 5 minutos.

d) 10 minutos.

44. Si el caza militar que lo ha interceptado realiza una maniobra de rotura brusca ('Breakaway'), virando fuertemente en ascenso para alejarse de usted, esta señal significa:

a) Aterrice en este aeródromo.

b) Voy a disparar.

c) Usted puede proseguir su camino (You may proceed).

d) Fallo de motor en la aeronave militar.

45. En el contexto de la carga de trabajo y el error humano, un 'Error Activo' frente a un 'Error Latente' se distingue en que:

a) El error activo es cometido por el operador en primera línea (ej. el piloto tira del interruptor equivocado) con consecuencias inmediatas. El error latente es sistémico, oculto en la organización, diseño o mantenimiento.

b) El error latente es siempre intencionado.

c) El error activo ocurre solo en tierra.

d) Ambos son exactamente iguales.

46. Según el Anexo 13 (Investigación de Accidentes), en caso de que ocurra un accidente grave de aviación, el Piloto al Mando o, en su defecto, el explotador de la aeronave, están legalmente obligados a notificarlo de manera inmediata a la Autoridad de Investigación de Accidentes (ej. CIAIAC en España), a la policía local y a la Autoridad de Aviación Civil. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo en operaciones comerciales.

d) Correcta solo si lo autoriza previamente ATC.

47. El explotador de toda aeronave en la cual se transporten mercancías peligrosas proporcionará al piloto al mando, antes de la salida, la información escrita (NOTOC - Notice to Captain) sobre dicha mercancía que se exige en las Instrucciones Técnicas. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo para vuelos IFR.

d) Correcta solo en operaciones comerciales.

48. En la mecánica del vuelo de helicópteros, el 'Volcamiento Dinámico' (Dynamic Rollover) es un fenómeno mortal en el que el helicóptero pivota rápida e incontrolablemente sobre un patín o rueda apoyada en el suelo hasta volcar. Una vez superado el 'ángulo crítico', la aplicación de control opuesto por parte del piloto es inútil. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo en aeródromos controlados.

d) Correcta solo con pasajeros a bordo.

49. En referencia a la configuración del rotor de cola de un helicóptero, el sistema tipo 'Fenestron' se caracteriza por:

a) Suprimir completamente el rotor de cola dirigiendo el escape de la turbina hacia el botalón.

b) Utilizar dos rotores principales coaxiales superpuestos contrarrotatorios.

c) Estar montado libremente y muy expuesto en la punta del cono de cola.

d) Consistir en un rotor multipala entubado o carenado y embutido en la estructura de la deriva vertical, lo cual disminuye la resistencia aerodinámica y aumenta la seguridad del personal en tierra.

50. Del mismo modo, una pista que es inusualmente ESTRECHA en comparación con las pistas a las que el piloto está acostumbrado, provocará la falsa ilusión visual de estar volando:

a) Demasiado bajo.

b) Demasiado alto, induciendo al piloto a realizar una aproximación más baja de lo normal.

c) Con exceso de velocidad.

d) Alineado a la derecha.

51. El código (Squawk) estándar del Transpondedor que un piloto debe seleccionar inmediatamente en caso de sufrir una Emergencia general en vuelo (Distress) es:

a) 7500.

b) 7600.

c) 7700.

d) 2000.

52. En la documentación de información meteorológica facilitada a las tripulaciones, un 'Pronóstico de Aeródromo' extenso, vital para decidir el aeródromo de destino y alternativa en el plan de vuelo, se representa siempre con la abreviatura:

a) TAF (Terminal Aerodrome Forecast).

b) TREND.

c) AIREP.

d) VOLMET.

53. La regla de oro para probar el transmisor de emergencia (ELT) de su aeronave indica que dichas pruebas solo pueden realizarse en la frecuencia 121.5 MHz:

a) En cualquier momento del día.

b) Durante los primeros cinco minutos de cada hora, y limitando la transmisión a no más de tres barridos de audio.

c) Exclusivamente en vuelo.

d) Solo cuando se lo pida el controlador.

54. En meteorología, se dice que una masa de aire está 'saturada' (100% de humedad relativa) cuando:

a) No se puede comprimir más mecánicamente.

b) Ya no admite mayor cantidad de vapor de agua a esa presión y temperatura (su tensión de vapor es máxima).

c) Su tensión de vapor es mínima.

d) Se han congelado todas las gotas.

55. 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.

56. 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).

57. Según EASA Part-FCL, para que un piloto privado (PPL) pueda transportar pasajeros, debe haber completado como piloto a los mandos en el mismo tipo o clase de helicóptero el siguiente requisito de 'experiencia reciente':

a) Al menos 5 horas de vuelo en los últimos 6 meses.

b) Al menos 1 despegue y aterrizaje en los 30 días precedentes.

c) Al menos 3 despegues, aproximaciones y aterrizajes en los 90 días precedentes.

d) Un vuelo de verificación con instructor (Proficiency Check) anual.

58. Usted está volando a 6.000 pies de Altitud de Presión, con una temperatura exterior (OAT) de +25°C. Dado que en la ISA estándar la temperatura a esa altitud debería ser aprox. +3°C, su altitud de densidad real será dramáticamente MAYOR a 6.000 pies, degradando enormemente el performance. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo sobre el ecuador.

d) No puede evaluarse sin conocer el QNH.

59. 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.

60. Si su Ground Speed es de 100 Nudos, ¿cuántos minutos le tomará recorrer una distancia de 25 Millas Náuticas?

a) 10 minutos.

b) 15 minutos. (Cálculo: (25 NM / 100 KT) x 60 = 15 minutos).

c) 20 minutos.

d) 25 minutos.

61. Existen tres tipos fundamentales de sistemas de rotor principal: rotores completamente articulados, rotores semirrígidos y rotores rígidos. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo para rotores totalmente articulados.

d) No puede evaluarse sin conocer el peso exacto.

62. Según la normativa europea (EASA), el documento principal que regula la concesión, mantenimiento y requisitos de las licencias de tripulación de vuelo es:

a) El Reglamento SERA.

b) La normativa EASA Part-FCL (Parte-FCL).

c) El Anexo 14 de OACI.

d) La normativa EASA Part-NCO.

63. ¿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.

64. Para cualquier ángulo de ataque dado, la sustentación aumenta cuando se incrementa la velocidad del flujo de aire sobre el perfil. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo para rotores totalmente articulados.

d) No puede evaluarse sin conocer el peso exacto.

65. El piloto al mando (PIC) es designado por:

a) La Autoridad de Aviación Civil.

b) El explotador (operator), o por el propietario en el caso de la aviación general, antes del vuelo.

c) El controlador de tráfico aéreo.

d) El personal de mantenimiento.

66. ¿Cómo se transmite correctamente la frecuencia VHF '118.150' en inglés según la fraseología de la OACI?

a) Wun Wun Eight Decimal Wun Fife Zero.

b) One Eighteen point One Fifty.

c) Hundred Eighteen Decimal Fifteen.

d) Wun Wun Eight Point Fife.

67. 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.

68. Para que se inicie la formación y desarrollo de una tormenta (CB), la masa de aire debe cumplir inexcusablemente tres requisitos fundamentales:

a) Suficiente humedad (vapor de agua).

b) Un gradiente térmico inestable.

c) Un mecanismo de elevación inicial (empuje ascensional o disparo térmico/orográfico/frontal) para iniciar el proceso convectivo.

d) Todas las alternativas son requisitos imprescindibles para la formación de tormentas.

69. La baliza de emergencia ELT (Emergency Locator Transmitter) montada en el helicóptero, en caso de impacto violento, se activa por fuerzas inerciales y transmite simultáneamente en las frecuencias:

a) 118.0 MHz y 122.8 MHz.

b) Solo en 406 MHz satelital.

c) 121.5 MHz (civil analógica) y 406 MHz (digital satelital codificada Cospas-Sarsat).

d) 121.5 MHz y 243.0 MHz militar exclusivamente.

70. El 'Estrés Crónico', a diferencia del estrés agudo, se define como:

a) Una reacción repentina de adrenalina ante una emergencia en vuelo (ej. fallo de motor).

b) Una acumulación a largo plazo de presiones vitales, emocionales, de estilo de vida o laborales, que merma la salud del piloto y su capacidad general de rendimiento.

c) Un aumento temporal de la visión.

d) El estrés provocado únicamente por la hipoxia.

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