Simulacro de examen

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

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. Bajo las reglas SERA y Part-NCO, para un vuelo VFR NOCTURNO de travesía en helicóptero, el combustible de reserva obligatorio (Final Reserve Fuel) debe ser suficiente para permitir volar, con un consumo a régimen de espera, durante un mínimo legal de:

a) 30 minutos.

b) 45 minutos.

c) 20 minutos para VFR diurno, y 30 minutos (para aviones es 45 min) para vuelos VFR Nocturnos u operando IFR, si no se requiere alternativa.

d) 15 minutos.

02. En el sistema de combustible, la bomba de refuerzo auxiliar (boost pump) de accionamiento eléctrico se utiliza principalmente para:

a) Sustituir a la bomba accionada por el motor durante el vuelo de crucero.

b) Inyectar combustible directamente en los cilindros.

c) Transferir combustible entre depósitos para ajustar el centro de gravedad.

d) Proporcionar presión de combustible para el arranque del motor y actuar como respaldo (backup) de seguridad en caso de fallo de la bomba principal accionada por el motor.

03. Si su objetivo en una misión de Búsqueda y Salvamento (SAR) es permanecer en el aire durante la mayor cantidad de TIEMPO posible consumiendo la menor cantidad de combustible (Maximum Endurance), usted debe volar a:

a) La velocidad Vne.

b) La velocidad de mínima potencia requerida (Generalmente Vy o cercana a ella, comúnmente unos 50-60 nudos en helicópteros ligeros).

c) La velocidad de crucero máximo.

d) Un vuelo estacionario.

04. La 'Conciencia Situacional' (Situational Awareness) en aviación se define como:

a) La percepción de los elementos en el entorno en un volumen de tiempo y espacio, la comprensión de su significado y la proyección de su estado en el futuro cercano.

b) La habilidad exclusiva de volar la aeronave mediante instrumentos en condiciones meteorológicas adversas.

c) El conocimiento exacto de las leyes físicas de la aerodinámica del helicóptero.

d) Saber de memoria el contenido de la carta de navegación VFR local.

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

05. El término 'Colacionar' (Readback) significa repetir las partes críticas del mensaje de ATC para garantizar una comprensión mutua. Las autorizaciones de ATC que deben ser colacionadas siempre y de forma estricta incluyen:

a) Autorizaciones de ruta (Clearances).

b) Instrucciones de entrar, cruzar o esperar en una pista activa.

c) Ajuste de altímetro (QNH/QFE), códigos de transpondedor (Squawk), rumbos y niveles de vuelo.

d) Todas las anteriores deben ser siempre colacionadas.

06. 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.

07. En el panel de su helicóptero, el Receptor de Balizas (Marker Beacon Receiver) le alertará del paso sobre las balizas (Marcador Exterior, Intermedio e Interior) de una aproximación ILS mediante la emisión de:

a) Luces rojas intermitentes generalizadas.

b) Avisos de voz ('Pull up').

c) Señales táctiles en los pedales.

d) Luces visuales de color (Azul para OM, Ámbar para MM, Blanco para IM) y tonos acústicos de código Morse específicos a alta frecuencia.

08. La mejor definición de CENTRO DE CONTROL DE ÁREA (ACC) es:

a) Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados en las áreas de control bajo su jurisdicción (espacio aéreo de ruta).

b) Dependencia que controla exclusivamente el tránsito en el área de maniobras de un aeropuerto.

c) Dependencia para facilitar únicamente servicio de información de vuelo.

d) Dependencia militar encargada de la defensa del espacio aéreo.

09. Puesto que el vapor de agua pesa menos que una misma cantidad de aire seco, el aire húmedo (alta humedad relativa) es menos denso que el aire seco (baja humedad relativa). Por tanto, un helicóptero necesitará menos potencia para hacer vuelo estacionario un día húmedo que uno seco. ¿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.

10. En un helicóptero con rotor principal que gira en sentido antihorario visto desde arriba, el efecto de flujo transversal puede producir una tendencia del disco a inclinarse hacia la derecha. ¿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.

11. En el espacio aéreo Clase E, se permiten vuelos IFR y VFR. Se proporciona a los vuelos IFR servicio de control de tránsito aéreo y están separados de otros vuelos IFR. Todos los vuelos (IFR y VFR) reciben servicio de información de vuelo y, en la medida de lo factible, información de tránsito. ¿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.

12. Por el contrario, el 'Techo de Servicio' (Service Ceiling) de una aeronave, un parámetro mucho más útil en la operación diaria, se define como la altitud de densidad máxima a la que el helicóptero todavía es capaz de mantener un régimen de ascenso sostenido de:

a) 500 pies por minuto.

b) 100 pies por minuto (fpm).

c) 1.000 pies por minuto.

d) 0 pies por minuto.

13. Un 'Vuelo Técnico' o 'Vuelo de Prueba' (Test Flight) tras un cambio de motor o una alteración estructural severa en la aeronave, requiere regulaciones especiales. Según Part-NCO, durante un vuelo de prueba para verificar características de la aeronave tras mantenimiento:

a) Los pasajeros pueden subir si se les avisa.

b) Solo debe ir a bordo la tripulación de vuelo estrictamente esencial y el personal técnico necesario para realizar las comprobaciones; el transporte de pasajeros no esenciales está prohibido.

c) Se permite el transporte de carga comercial pero no de pasajeros.

d) No se aplica ninguna restricción.

14. Un piloto tiene planeado un vuelo tras haber realizado buceo autónomo (Scuba diving). Debido al riesgo de la Enfermedad por Descompresión, la recomendación médica estándar establece que no debe volar hasta haber transcurrido al menos:

a) 12 horas si no requirió paradas de descompresión, y 24 horas si las requirió (o si se vuela por encima de 8.000 pies).

b) 4 horas.

c) 2 horas.

d) 72 horas en todos los casos.

15. 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.

16. La presencia de vibraciones de BAJA frecuencia (típicamente 1 a 6 golpes por revolución) se debe generalmente a problemas de desequilibrio o desalineación en:

a) El rotor principal.

b) El rotor de cola.

c) El ventilador de refrigeración (cooling fan) del motor.

d) Los engranajes internos de la caja de transmisión principal (MGB).

17. Durante un vuelo largo a gran altitud, para planificar la ruta de descenso, usted debe conocer el 'Punto de Inicio de Descenso' (Top of Descent - TOD). Una regla mental rápida de tres a uno es perder 3 millas horizontales por cada 1.000 pies de pérdida de altitud requerida. Si está a 6.000 pies y su destino está a nivel del mar (0 pies), debe iniciar el descenso:

a) Justo encima del aeropuerto.

b) A 6 millas de distancia.

c) Aproximadamente a 18 Millas Náuticas del aeropuerto.

d) A 60 Millas Náuticas de distancia.

18. El efecto de Coriolis es:

a) La tendencia de una pala de rotor a aumentar o disminuir la velocidad en su plano de giro debido al movimiento de la masa.

b) La acción de oscilación absorbida por la flexión de las palas.

c) Se produce cuando el cambio de la distancia entre el centro de gravedad y el eje de rotación altera la conservación del momento angular.

d) Todas las anteriores.

19. Se puede obtener un equilibrio entre las fuerzas de sustentación y centrífugas que actúan sobre las palas y éstas se mantienen rectas en vuelo:

a) Aumentando el ángulo de paso de la pala.

b) Obteniendo una menor sustentación en los extremos de las palas, torsionando hacia abajo los bordes de ataque de éstas al desplazarse hacia los extremos.

c) Aumentando la velocidad lineal de la pala.

d) A y C son correctas.

20. El término 'Factor de Carga' (Load Factor - expresado en fuerzas G) es la relación entre la carga de sustentación total generada por el rotor principal y el peso bruto de la aeronave. Durante un vuelo recto, nivelado y no acelerado, el factor de carga es siempre de:

a) 2 Gs.

b) 0 G.

c) 1 G.

d) 0.5 Gs.

21. En el espacio aéreo Clase A solo se permiten vuelos IFR. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo si se ha presentado plan de vuelo.

d) No puede evaluarse sin conocer la matrícula de la aeronave.

22. 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.

23. En la nomenclatura de iluminación de aeródromos, la sigla ALSF significa 'Approach Lighting System with Sequenced Flashing lights' (Sistema de luces de aproximación con luces de destello secuencial). ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo con GNSS certificado.

d) Correcta solo si la variación magnética es cero.

24. La definición normativa de SUSTANCIAS PSICOACTIVAS incluye:

a) El alcohol, los opiáceos, los cannabinoides, los sedantes e hipnóticos, la cocaína, otros psicoestimulantes, los alucinógenos y los disolventes volátiles, con exclusión del tabaco y las bebidas con cafeína.

b) El alcohol, la cocaína y disolventes volátiles, excluyendo sedantes médicos recetados.

c) Exclusivamente drogas ilegales penalizadas por las autoridades.

d) Ninguna de las alternativas anteriores es correcta.

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

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo para vuelos IFR.

d) Correcta solo en operaciones comerciales.

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

a) Cruzando una térmica en verano a 5.000 pies.

b) Volando a muy baja altura a través de la corriente descendente del frente de racha de un micro-reventón originado por un Cumulonimbo (CB) en la aproximación final.

c) Volando detrás de un ultraligero.

d) Dentro de un estrato suave de invierno.

27. En un motor de pistón, el uso de una mezcla de combustible 'excesivamente rica' (demasiado combustible en relación al aire) prolongado producirá típicamente:

a) Pre-ignición y detonación casi inmediatas.

b) Un funcionamiento más frío de los cilindros (por la refrigeración del combustible no quemado), pero con formación de hollín (carbonilla) en las bujías, marcha áspera y pérdida de potencia.

c) Un sobrecalentamiento crítico de las cabezas de los cilindros (Alta CHT).

d) Un aumento exponencial de la potencia entregada.

28. En un sistema de control cíclico, al empujar la palanca hacia adelante en un rotor antihorario, el cambio mecánico del ángulo de paso de las palas se aplica con máxima eficacia cuando la pala se encuentra en qué posición para lograr que el disco se incline hacia adelante (precesión giroscópica):

a) El paso disminuye a los 90 grados a la derecha (pala que avanza) y aumenta a los 90 grados a la izquierda (pala que retrocede).

b) El paso disminuye directamente en la nariz.

c) El paso aumenta sobre la cola y disminuye sobre la nariz.

d) Todas las palas aumentan de paso a la vez.

29. La velocidad de nunca exceder (Vne) de un helicóptero disminuye a medida que:

a) Aumenta la altitud de densidad.

b) Disminuye la altitud de presión.

c) Disminuye la temperatura ambiente.

d) Disminuye el peso bruto del helicóptero.

30. Si después de aterrizar en un área externa o de campo no hay amarres disponibles (Tie-downs), para asegurar las palas del rotor del helicóptero contra ráfagas fuertes de viento que puedan causar daños por 'flapeo' de la pala en tierra (Blade sailing), la mejor acción es estacionar la aeronave protegida del viento y usar las fundas y cuerdas de sujeción (Blade tie-downs) originales del fabricante. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo en aeródromos controlados.

d) Correcta solo con pasajeros a bordo.

31. El máximo rango de variación permisible del centro de gravedad está limitado por muchos factores, tales como:

a) Riesgo de daño en la transmisión y excesiva torsión del mástil.

b) Ángulo del fuselaje desagradable, riesgo de rotura de una pala contra el cono de cola, riesgo de roturas del mástil y limitación del cíclico.

c) Desplazamiento incontrolable de los ejes debido a excesivas RPM.

d) Riesgo de daño en las palas por la presión atmosférica.

32. ¿Cuáles son los síntomas característicos del inicio de la 'Pérdida de la pala que retrocede' (Retreating Blade Stall) a altas velocidades?

a) Pérdida inmediata de control direccional en guiñada.

b) Caída brusca del morro y sobrerrevoluciones del motor.

c) Vibraciones de baja frecuencia, seguidas de un encabritamiento (levantamiento del morro) y tendencia de alabeo hacia el lado de la pala que retrocede.

d) Aumento repentino de la potencia requerida sin input del piloto.

33. En la transmisión radiotelefónica de números, el número '9' se pronuncia estandarizadamente como:

a) Nine.

b) Noviembre.

c) Niner.

d) Nueve.

34. Un 'MET REPORT' (Informe Meteorológico Ordinario Local) corresponde a:

a) Un informe meteorológico especial para turbulencia.

b) Un pronóstico de aterrizaje a 9 horas.

c) El equivalente local al METAR, elaborado en texto claro abreviado o formato estandarizado, utilizado exclusivamente para las operaciones en el propio aeródromo y definir la operatividad de las pistas.

d) Un aviso de cizalladura.

35. Resolver el vuelo completo: Distancia a recorrer: 260 Millas Estatutarias (SM). Altitud de Presión: 9.000 Pies. OAT: +5°C. Velocidad Calibrada (CAS): 155 KTS. Viento: 290° / 10 KT. Curso Verdadero (TC): 260°. Determinar: TAS, Rumbo Verdadero (TH), GS, Altitud de Densidad y Tiempo de Vuelo.

a) TAS: 180 Kts. / TH: 262° / GS: 171 Kts. / Alt. Den: 9.912 pies / Tiempo: 01:19 Hrs.

b) TAS: 175 Kts. / TH: 255° / GS: 181 Kts. / Alt. Den: 9.500 pies / Tiempo: 01:35 Hrs.

c) TAS: 170 Kts. / TH: 265° / GS: 175 Kts. / Alt. Den: 9.000 pies / Tiempo: 01:25 Hrs.

d) TAS: 180 Kts. / TH: 262° / GS: 171 Kts. / Alt. Den: 10.500 pies / Tiempo: 01:21 Hrs (convirtiendo 260 SM a NM para usar GS en nudos, o ajustando la velocidad a MPH).

36. 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.

37. 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.

38. El objetivo fundamental e indiscutible de toda investigación de accidentes o incidentes de aviación bajo las normas del Anexo 13 de OACI es:

a) Determinar la responsabilidad legal o la culpa penal del piloto o mantenimiento para reclamar a los seguros.

b) La prevención de futuros accidentes o incidentes mediante la emisión de recomendaciones de seguridad.

c) Recuperar los restos para la chatarra.

d) Sancionar a la aerolínea involucrada.

39. El 'Vértigo por Parpadeo' (Flicker Vertigo) es un peligro específico en los helicópteros que puede provocar náuseas, desorientación e incluso convulsiones epilépticas en personas susceptibles. Está causado típicamente por:

a) La luz del sol destellando intermitentemente a través de las palas del rotor en movimiento (usualmente entre 4 y 20 flashes por segundo).

b) Las vibraciones de baja frecuencia del rotor de cola.

c) Mirar fijamente la luz roja anticolisión del propio helicóptero durante la noche.

d) Un fallo del alternador que hace parpadear las pantallas digitales.

40. Según EASA Part-FCL, dentro de las horas de vuelo en solitario exigidas para el PPL(H), el alumno debe completar un vuelo de travesía (cross-country) en solitario de al menos:

a) 100 millas náuticas (185 km), realizando aterrizajes con parada completa en al menos dos aeródromos distintos del aeródromo de partida.

b) 50 millas náuticas.

c) 150 millas náuticas en tres aeródromos diferentes.

d) No se exige vuelo de travesía en solitario para helicópteros.

41. Si su velocidad calibrada (CAS) es de 120 Nudos y usted está volando en la costa a nivel del mar (Presión Estándar y Temperatura 15°C), su Velocidad Aérea Verdadera (TAS) será:

a) Mucho mayor que 120 nudos.

b) Mucho menor que 120 nudos.

c) Exactamente o muy cercana a 120 nudos (ya que a altitud de densidad nula en ISA, la TAS es igual a la CAS).

d) 0 nudos.

42. Con su computador de vuelo (CRP-5 / E6B), resuelva el siguiente problema de viento en ruta. Datos: Curso o Derrota Verdadera (TC): 290°. Rumbo Verdadero (TH): 275°. Ángulo de corrección de deriva (WCA): 15° a la Izquierda. Velocidad sobre el suelo (GS): 140 KTS. Velocidad Aérea Verdadera (TAS): 170 KTS. Determine la dirección (verdadera) e intensidad del viento:

a) Viento de los 220° a 40 KTS.

b) Viento de los 229° a 50 KTS.

c) Viento de los 230° a 30 KTS.

d) Viento de los 240° a 50 KTS.

43. 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.

44. Volando con el Centro de Gravedad (CG) por detrás del límite TRASERO autorizado (Aft CG Limit), el morro de la aeronave tenderá a encabritarse. El riesgo crítico en helicópteros es que el piloto puede agotar el recorrido del cíclico hacia adelante (Forward cyclic), imposibilitando la recuperación de una actitud de morro alto o impidiendo ganar velocidad. ¿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.

45. Según los datos especificados de un GAMET, analice la temperatura a 7.000 FT (070HFT) en la ruta del FIR de Madrid: WIND/TEMP ALTITUD LEMD 020HFT AMSL 060/05KT PS13... 050HFT AMSL 100/10KT PS10... 070HFT AMSL 140/15KT PS06... 100HFT AMSL 120/20KT PS02. ¿Cuál es la temperatura a 7.000 pies?

a) +5° C.

b) +6° C (PS06 significa Plus 6 Celsius).

c) +4° C.

d) +2° C.

46. Las ilusiones visuales durante la aproximación a una pista pueden causar accidentes graves. Si usted se aproxima a una pista que tiene pendiente ascendente (cuesta arriba), usted tendrá la falsa ilusión óptica de estar volando:

a) Más alto de lo que realmente está, lo que le llevará instintivamente a volar una aproximación peligrosamente BAJA.

b) Más bajo de lo real, volando demasiado alto.

c) Demasiado rápido.

d) Ladeado hacia la izquierda.

47. Si una aeronave mantiene un viraje coordinado constante durante más de 20 segundos, la endolinfa de los canales semicirculares alcanza la misma velocidad que el propio canal y los cilios capilares vuelven al centro. ¿Qué percibirá falsamente el sistema vestibular en este estado?

a) Sensación de ascenso incontrolable.

b) Sensación de estar virando cada vez más rápido.

c) Percibirá que la aeronave ya no está virando, dando la falsa sensación de vuelo recto y nivelado.

d) Sensación de pérdida de potencia del motor.

48. En un mapa de presión en superficie, la zona meteorológicamente inactiva conocida como 'Collado' (Col) es:

a) El centro exacto de un huracán.

b) Una línea recta de isobaras muy juntas.

c) El área neutral en forma de silla de montar situada entre dos áreas de altas presiones y dos áreas de bajas presiones. Suele presentar vientos débiles o en calma, favoreciendo la formación de nieblas o tormentas de masa de aire lento.

d) El punto más alto de una onda orográfica.

49. 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).

50. El titular de una licencia deberá poseer un registro fidedigno de su actividad aérea (libro de vuelo o logbook), actualizado, a efecto de disponer de la información para demostrar ante la Autoridad Competente:

a) Que se mantiene activo en su aeroclub.

b) Que cumple los requisitos de experiencia reciente y tiempo de vuelo que se establecen en EASA Part-FCL para el ejercicio de las atribuciones de su licencia o habilitaciones.

c) Que lleva un control contable para los seguros.

d) Las alternativas A y B son correctas.

51. La presión atmosférica ambiental o del aire en reposo que rodea a la aeronave, la cual varía de forma inversamente proporcional a la altitud, se denomina:

a) Presión diferencial.

b) Presión estática.

c) Presión de impacto (Total).

d) Presión de vacío.

52. La definición oficial de 'Peso Operativo en Vacío' (Operating Empty Weight - OEW) o masa operativa de la aeronave incluye la Masa Vacía Básica de la máquina (BEM), más el equipamiento operativo habitual extra y el peso de la tripulación con su equipaje de vuelo estándar, pero SIN incluir el combustible utilizable ni la carga de pago. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

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

d) Correcta solo con efecto suelo permanente.

53. Si al intentar hacer vuelo estacionario OGE (Out of Ground Effect) para un rescate con grúa, usted nota que la Potencia Requerida por el rotor es MAYOR que la Potencia Máxima Disponible del motor a esa altitud, usted sufrirá:

a) Una caída irreversible (Droop) de las revoluciones del rotor (RPM), perdiendo sustentación y hundiéndose hacia el suelo, a menos que adquiera velocidad aerodinámica.

b) Una aceleración violenta del rotor principal.

c) Un incendio inmediato en la turbina.

d) Ningún problema si mantiene los pedales centrados.

54. El código del transpondedor que indica un Fallo de Comunicaciones de Radio Bidireccional (Radio Failure) es el:

a) 7700.

b) 7500.

c) 2000.

d) 7600.

55. La fase más vulnerable y propensa a sufrir desorientación espacial para cualquier piloto que vuela VFR es:

a) El momento de la transición involuntaria del vuelo VMC al vuelo dentro de nubes o mala visibilidad (VFR hacia IMC).

b) Durante el ascenso inicial en un día despejado.

c) Volando a baja velocidad en vuelo estacionario a plena luz del día.

d) Durante el taxeo (rodaje) en la plataforma.

56. En los códigos meteorológicos aeronáuticos METAR/TAF, indique qué significado tienen, respectivamente, los siguientes descriptores de precipitación u oscurecimiento: DZ, SN y SH.

a) Niebla, nube de polvo y bancos.

b) Baja visibilidad, Nieve y Polvo en suspensión.

c) Llovizna (Drizzle), Nieve (Snow) y Chubascos (Showers).

d) Lluvia densa, nieve y granizo pequeño.

57. ¿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.

58. ¿Qué es la 'Válvula Selectora de Combustible' (Fuel Selector Valve) y cuál es el procedimiento de emergencia básico si el motor se para en vuelo debido a la falta de suministro a los inyectores o carburador?

a) Es la válvula que corta o permite el paso de combustible desde los depósitos al motor. En caso de fallo o ahogo sin causa mecánica, el protocolo básico indica verificar que esté completamente en posición 'ON' o seleccionar un depósito lleno.

b) Es una válvula de ventilación del depósito; no sirve para seleccionar el suministro al motor.

c) Es el interruptor que cambia el combustible Jet A1 por AVGAS.

d) Es una bomba manual que el piloto debe accionar constantemente durante todo el vuelo.

59. En el transporte de Mercancías Peligrosas (Dangerous Goods), las normativas EASA requieren que los operadores de aviación general estén al tanto de los objetos prohibidos en la cabina o en el equipaje. Las baterías de litio de repuesto, los líquidos corrosivos o inflamables y los gases comprimidos no pueden embarcarse sin seguir procedimientos específicos y sin la autorización adecuada. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo en operaciones comerciales.

d) Correcta solo si lo autoriza previamente ATC.

60. La definición de 'Vuelo VFR Especial' (SVFR) es: un vuelo VFR al que el control de tránsito aéreo ha concedido autorización para operar dentro de una Zona de Control (CTR) en condiciones meteorológicas inferiores a las condiciones meteorológicas visuales normales (VMC). ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo en operaciones comerciales.

d) Correcta solo si lo autoriza previamente ATC.

61. Cualquier modificación o alteración en el diseño de la estructura, motor, rotor o equipamiento de un helicóptero requiere aprobación técnica (ej. STC) por parte de EASA para mantener su certificado de aeronavegabilidad. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo para vuelos IFR.

d) Correcta solo en operaciones comerciales.

62. El fenómeno de sobrecalentamiento destructivo y cíclico conocido como 'Desembalamiento Térmico' (Thermal Runaway) es un peligro asociado de forma característica a un tipo específico de baterías aeronáuticas. ¿Cuáles?

a) Baterías de plomo-ácido.

b) Baterías de gel selladas.

c) Baterías de Níquel-Cadmio (NiCd).

d) Celdas de combustible de hidrógeno.

63. Para cancelar una situación de emergencia que ya ha sido resuelta (por ejemplo, el motor volvió a funcionar normalmente), el piloto debe transmitir a todas las estaciones un mensaje de cancelación utilizando las palabras:

a) MAYDAY CANCELLED.

b) END OF EMERGENCY.

c) CANCEL DISTRESS.

d) ROGER MAYDAY.

64. Durante un vuelo visual de aproximación, una ilusión visual común ocurre cuando la pista es significativamente MÁS ESTRECHA o MÁS LARGA que las pistas a las que el piloto está acostumbrado. Esta ilusión hace que el piloto sienta que está:

a) Más alto de lo que realmente está, llevándolo a realizar una aproximación peligrosamente baja.

b) Más bajo de lo que realmente está, llevándolo a realizar una aproximación muy alta y a sobrepasar el umbral.

c) Desviado hacia la derecha del eje de pista.

d) En pérdida inminente de velocidad.

65. En cartografía aeronáutica, se conoce como 'Convergencia de Meridianos' al hecho de que los meridianos no son paralelos entre sí. Esta convergencia es:

a) Máxima en el ecuador y nula en los polos.

b) Nula en el ecuador (donde son paralelos) y alcanza su valor máximo en los polos (donde se cruzan y unen todos).

c) Igual a 10 grados en toda la tierra.

d) Cero en todas las latitudes.

66. Las radiaciones solares, y en especial los rayos infrarrojos, llegan a la superficie terrestre, rebotan y son retenidos en gran parte por los gases de las capas inferiores de la atmósfera (como el CO2 y el vapor de agua), produciendo un calentamiento global conocido como:

a) Envoltorio gaseoso de rebote molecular.

b) Inversión térmica estratosférica.

c) Efecto invernadero.

d) Fisiología ionosférica infrarroja.

67. El término aeronáutico 'QTE' proporcionado por un servicio de Gonio VDF significa:

a) Marcación Magnética HACIA la estación.

b) Marcación Magnética DESDE la estación.

c) Marcación VERDADERA o Geográfica (True Bearing) DESDE la estación hacia la aeronave.

d) Ajuste de altímetro estándar.

68. En autorrotación, las RPM del rotor se estabilizan cuando las fuerzas autorrotativas (tracción) de la zona propulsora y las fuerzas antirrotativas (resistencia) de la zona propulsada y de la zona de pérdida son iguales. ¿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.

69. El tiempo transcurrido desde el momento en que un tripulante se presenta para el servicio con el objeto de preparar, realizar y finalizar un vuelo, hasta que es relevado de toda función, se define en la normativa europea como:

a) Tiempo de Vuelo.

b) Tiempo de calzos (Block time).

c) Período de Actividad de Vuelo (FDP - Flight Duty Period).

d) Período de descanso obligatorio.

70. Una luz BLANCA INTERMITENTE (Flashing White) dirigida a un helicóptero que se encuentra rodando EN TIERRA significa:

a) Autorizado para despegar.

b) Deténgase inmediatamente.

c) Apártese del área de aterrizaje en uso.

d) Regrese al punto de partida en el aeródromo (Return to starting point on the aerodrome).

Simulacro de examen

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

Quizvds.it

Plantilla de respuestas

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

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

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

Simulacro de examen

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

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