

# Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Procedimientos operacionales



QuizVds.it

**NOMBRE DEL ALUMNO:**

**FECHA Y HORA:**

**01. Con una Velocidad Verdadera (TAS) de 100 nudos, usted experimenta un viento cruzado puro (Crosswind perpendicular a su curso a 90°) de 20 nudos de intensidad de la izquierda. Esto provocará un ángulo de deriva aproximado de 12° hacia la derecha. ¿Cuál será su Ground Speed (GS) resultante estimada en esta situación geométrica (triángulo rectángulo)?**

- a) Técnicamente será ligeramente menor a la TAS (aproximadamente 98 nudos, porque el morro debe girar hacia el viento perdiendo vector de avance), aunque por regla general práctica muchos pilotos estiman que un viento a 90° apenas afecta la GS.
- b) Aumentará a 120 nudos.
- c) Disminuirá a 80 nudos (se resta como viento de cara).
- d) La velocidad caerá a cero.

**02. Además de la 'Variación Magnética' (declinación), la brújula de a bordo sufre un error de lectura propio causado por los campos magnéticos del metal y la aviónica de la propia aeronave. Este error se denomina:**

- a) Inclinación magnética (Dip).
- b) Desviación del compás (Deviation).
- c) Deriva del viento.
- d) Precesión aparente.

**03. Se suministrará servicio de alerta (ALRS):**

- a) A todas las aeronaves a las cuales se suministre servicio de control de tránsito aéreo.
- b) En la medida de lo posible, a todas las demás aeronaves que hayan presentado un plan de vuelo o de las que, por otros medios, tengan conocimiento los servicios de tránsito aéreo.
- c) A todas las aeronaves que se sepa o se sospeche que están siendo objeto de interferencia ilícita.
- d) Todas las alternativas anteriores son correctas.

**04. Si durante una autorrotación el piloto requiere permanecer el MÁXIMO TIEMPO POSIBLE en el aire (por ejemplo, para intentar reencender el motor o comunicarse por radio), debe reducir la velocidad de avance para buscar la velocidad de Mínimo Régimen de Descenso (Minimum Rate of Descent). ¿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.

# Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Procedimientos operacionales



QuizVds.it

**05. En la Sección I de un pronóstico GAMET (Fenómenos peligrosos), la parte relativa a nubes ('SIG CLD') incluirá ÚNICAMENTE el pronóstico de las nubes más significativas, que son:**

---

- a) Cualquier formación de Altostratos aislados.
- b) Exclusivamente las nubes altas (Cirros).
- c) Bruma matinal y nubes medias delgadas.
- d) Coberturas BKN u OVC con base por debajo de 1.000 pies sobre el terreno (o de la altitud mínima en ruta), así como cualquier ocurrencia de Cumulonimbos (CB) y Cúmulos en torre (TCU), independientemente de su altura o cantidad.

**06. Una de las características de la Troposfera es la disminución constante de la temperatura en aproximadamente 2° C por cada 1.000 pies de ascenso, que se denomina 'Gradiente Térmico Estándar' (Temperature Lapse Rate). Esta disminución continúa hasta aproximadamente los -55° C, temperatura que marca el límite de la Tropopausa. ¿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.

**07. Si durante el arranque del motor de turbina (Start-up) se produce un FUEGO interno (indicado por llamas saliendo por el tubo de escape y alta TGT/TOT), el procedimiento general de seguridad indica:**

---

- a) Apagar inmediatamente la batería.
- b) Lanzar polvo químico por la entrada de aire.
- c) Cortar el combustible, pero MANTENER el motor girando con el motor de arranque (Starter) para succionar el fuego y expulsar los gases calientes fuera del escape.
- d) Acelerar la turbina a máximas revoluciones.

**08. En el caso de un helicóptero que va a entrar en una zona de intenso tráfico de aves o bandadas en el aeropuerto, la torre le comunicará un mensaje de:**

---

- a) Urgencia (PAN PAN).
- b) Distress (MAYDAY).
- c) Regularidad del vuelo.
- d) Seguridad de vuelo (Flight Safety Message).

# Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Procedimientos operacionales



QuizVds.it

**09. 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).

**10. La calefacción de la cabina (Cabin Heat) en un helicóptero equipado con motor de pistón convencional generalmente se obtiene pasando aire limpio por una envuelta (intercambiador de calor) que recubre el tubo de escape del motor. El mayor riesgo para la seguridad de este sistema es:**

---

- a) La intoxicación por Monóxido de Carbono (CO) si existe una fisura en el colector de escape, permitiendo que los gases de la combustión se mezclen con el aire caliente de la cabina.
- b) El agotamiento rápido de la batería de a bordo.
- c) La pérdida del 30% de la potencia del motor por succión de aire.
- d) La presurización excesiva de la cabina reventando las ventanas.

**11. La disimetría de sustentación en el vuelo horizontal es compensada aerodinámicamente sin intervención del piloto gracias a:**

---

- a) La unidad de rueda libre.
- b) El movimiento vertical independiente de cada pala a través de su articulación de batimiento (flapping hinge) o flexión de la raíz.
- c) El estabilizador horizontal asimétrico.
- d) La compensación automática del gobernador del motor.

**12. 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 pérdida son iguales. Si las RPM aumentan por una corriente de aire ascendente, el resultado es:**

---

- a) Una disminución global de las fuerzas autorrotativas y el rotor tenderá a disminuir su velocidad hasta encontrar su equilibrio.
- b) Un aumento continuo en las RPM del rotor.
- c) Una aceleración en el retraso del rotor hasta sobrepasar sus RPM de equilibrio.
- d) Todas las anteriores.

# Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Procedimientos operacionales



QuizVds.it

**13. Un controlador de Torre le instruye: 'HELICOPTER EC-ABC, AIR TAXI TO STAND 4' (Helicóptero EC-ABC, rueda en vuelo al puesto 4). Esta maniobra, exclusiva para helicópteros, implica:**

---

- a) Rodar por el suelo usando las ruedas del tren de aterrizaje.
- b) Ser remolcado por un tractor.
- c) Volar a muy baja velocidad y altitud (normalmente en efecto suelo a menos de 100 pies, frecuentemente por debajo de 25 pies) para trasladarse dentro del área del aeródromo.
- d) Despegar hacia el espacio aéreo de aproximación.

**14. 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.

**15. 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.

**16. Una 'Aeronotificación Especial' (Special Air-Report / ARS) corresponde a:**

---

- a) Reportes de rutina en los puntos ATS/MET obligatorios.
- b) Los pronósticos TAF.
- c) Un informe de seguridad crítico emitido por una aeronave cuando se encuentra con fenómenos meteorológicos peligrosos que no estaban previstos o reportados previamente (ej. turbulencia severa o engelamiento fuerte).
- d) El plan de vuelo presentado por el piloto.

# Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Procedimientos operacionales



QuizVds.it

---

**17. Debido al principio de línea de visión (Line of Sight) de la banda VHF, el alcance de las comunicaciones de radio de un helicóptero:**

---

- a) Es exactamente el mismo a 500 pies que a 10.000 pies.
- b) Disminuye a medida que la aeronave gana altitud.
- c) Aumenta a medida que la aeronave gana altitud.
- d) Depende exclusivamente de la potencia de la batería.

---

**18. La potencia requerida para vencer el rozamiento y la resistencia aerodinámica que experimentan las propias palas del rotor mientras giran por el aire se denomina:**

---

- a) Potencia de reserva.
- b) Potencia parásita.
- c) Potencia del perfil (Profile power).
- d) Potencia de sustentación.

---

**19. El pronóstico meteorológico oficial para facilitar el planeamiento en el aeródromo de destino, que incluye vientos, visibilidad y nubes para las próximas 9, 24 o 30 horas, se confecciona en el formato clave:**

---

- a) GAMET.
- b) TAF (Terminal Aerodrome Forecast).
- c) TREND.
- d) SIGMET.

---

**20. Un piloto sufre de presbicia (vista cansada), que es una condición natural asociada a la edad. ¿En qué consiste?**

---

- a) Aumento de la sensibilidad al deslumbramiento.
- b) Dificultad para ver objetos distantes (miopía).
- c) Pérdida de elasticidad del cristalino, lo que dificulta el enfoque de objetos cercanos (como leer cartas de navegación en la cabina o instrumentos).
- d) Falta de visión de colores.

# Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Procedimientos operacionales



QuizVds.it

**21. Debido a que el DME mide la distancia oblicua (Slant Range), el mayor error (donde el DME indicará una distancia sustancialmente mayor que la distancia horizontal real sobre el suelo) ocurrirá cuando la aeronave se encuentre:**

---

- a) A muy baja altitud y muy lejos de la estación.
- b) Volando a más de 100 NM de distancia.
- c) Volando a gran altitud, directamente en la vertical (por encima) de la estación DME (donde indicará su altitud en millas náuticas en lugar de cero).
- d) En tierra antes del despegue.

**22. Los informes de las observaciones meteorológicas ordinarias se expedirán como:**

---

- a) Informes ordinarios locales (MET REPORT) para su difusión en el aeródromo de origen previstos para las aeronaves que lleguen y que salgan.
- b) METAR para su difusión más allá del aeródromo de origen, previstos principalmente para la planificación del vuelo.
- c) SPECI para su difusión a otros AD.
- d) Las alternativas A y B son correctas.

**23. En un mapa meteorológico de altura o superficie, una línea 'Isotherma' se define como:**

---

- a) Línea que une puntos con igual velocidad del viento.
- b) Línea que une puntos de igual presión barométrica.
- c) Línea imaginaria que une puntos geográficos que tienen la misma temperatura.
- d) Línea que indica la dirección del campo magnético.

**24. Durante un vuelo de travesía, si el piloto se encuentra en una situación donde necesita solicitar permiso para abandonar temporalmente la escucha de la radio (por ejemplo, para escuchar el ATIS de otro aeropuerto), la frase correcta es:**

---

- a) 'Request leave frequency' (Solicito abandonar frecuencia).
- b) 'Radio off'.
- c) 'Say again'.
- d) 'Break Break'.

# Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Procedimientos operacionales



QuizVds.it

**25. Al padecer desorientación espacial en un entorno de tripulación múltiple (doble mando), la regla de oro del CRM (Crew Resource Management) exige que el piloto afectado comunique la situación verbalmente y transfiera el control ('You have controls') al otro piloto. ¿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.

**26. Los sistemas hidráulicos de aviación pueden multiplicar y transmitir grandes fuerzas casi instantáneamente gracias a que:**

---

- a) Los fluidos hidráulicos se comprimen fácilmente, almacenando energía como un muelle.
- b) Generan electricidad estática.
- c) Los fluidos hidráulicos (líquidos) son prácticamente incompresibles, transmitiendo la presión de forma igual y sin pérdida de volumen a todas las partes del sistema.
- d) Funcionan a muy bajas presiones, típicamente menores a 50 PSI.

**27. Los síntomas de la hipoxia se dividen en 'objetivos' (lo que ve el instructor o copiloto) y 'subjetivos' (lo que siente el piloto). ¿Cuáles de los siguientes son síntomas SUBJETIVOS clásicos de la hipoxia?**

---

- a) Cefalea (dolor de cabeza), mareo y fatiga.
- b) Sensación de ondas de frío o calor.
- c) Parestesias (hormigueo) y sensación de euforia o falsa seguridad.
- d) Todas las anteriores son síntomas subjetivos.

**28. 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.

# Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Procedimientos operacionales



QuizVds.it

## 29. La aguja indicadora de viraje (del indicador de viraje) o el avión en miniatura (en el coordinador de viraje) indica:

---

- a) Razón de aceleración, en metros por segundo.
- b) La Razón de viraje (Rate of Turn), generalmente en grados por segundo (ej. viraje estándar de 3° por segundo).
- c) Razón de ascenso en pies por minuto.
- d) El grado de inclinación (alabeo) exacto en grados.

## 30. ¿En qué región de la pala se produce el mayor empuje y tracción para mantener las RPM en una autorrotación estabilizada?

---

- a) En el 25% más cercano a la raíz (zona de pérdida).
- b) En la región central o propulsora (Driving region).
- c) En la punta extrema de la pala (zona propulsada).
- d) Toda la pala produce tracción por igual.

## 31. Una Aeronotificación Especial (Special AIREP o ARS):

---

- a) Es obligatoria cuando se observan fenómenos peligrosos no pronosticados, como cenizas volcánicas o turbulencia grave.
- b) Sirve para alertar de inmediato al Servicio Meteorológico para que puedan emitir un SIGMET, protegiendo a otros tráficos.
- c) Se realiza y transmite verbalmente (o vía Datalink) por el propio piloto de la aeronave en pleno vuelo.
- d) Todas las respuestas anteriores son correctas.

## 32. Según la normativa europea (SERA), en vuelos VFR en vuelo horizontal de crucero, las derrotas magnéticas hacia el Este (000° a 179°) corresponden a niveles de vuelo:

---

- a) Pares + 500 pies (Ej. FL 45, 65).
- b) Impares + 500 pies (Ej. FL 55, 75, 95).
- c) Solo Pares (Ej. FL 40, 60).
- d) Solo Impares (Ej. FL 50, 70).

# Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Procedimientos operacionales



QuizVds.it

**33. El variómetro o indicador de velocidad vertical (VSI), da una medida de la razón de ascenso o descenso e indicación de vuelo nivelado. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?**

---

- a) Verdadero.
- b) Falso.
- c) Correcta solo con el motor al ralentí.
- d) Correcta solo durante el arranque.

**34. Si el controlador de tráfico aéreo utiliza la instrucción 'BACKTRACK' (Ruede en sentido inverso), le está ordenando que:**

---

- a) Regrese a la plataforma de estacionamiento.
- b) Sintonice la frecuencia anterior.
- c) Ruede a lo largo de la pista en uso, en dirección opuesta a la de aterrizaje o despegue.
- d) Aborte el despegue.

**35. 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.

**36. Si su Ground Speed (GS) es de 90 Nudos (Knots). ¿Cuál es la distancia recorrida en un tiempo exacto de 40 minutos?**

---

- a) 40 Millas Náuticas.
- b) 50 Millas Náuticas.
- c) 90 Millas Náuticas.
- d) 60 Millas Náuticas. (Cálculo: GS de 90 kt = 1.5 NM/min; 1.5 x 40 min = 60 NM).

**37. Para responder a la señal anterior (Sígame) del avión interceptor y confirmar que usted 'Ha entendido y cumplirá' la instrucción, usted como piloto de la aeronave interceptada debe:**

---

- a) Balancear (alabeos suaves) su propia aeronave para acusar recibo, y seguirlo.
- b) Encender y apagar las luces de aterrizaje 3 veces.
- c) Cambiar su rumbo 90 grados a la derecha.
- d) Lanzar una bengala.

# Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Procedimientos operacionales



QuizVds.it

**38. Si usted se pierde temporalmente en un vuelo de navegación visual (Unsure of position), la secuencia de seguridad estándar a aplicar según la regla del aire es:**

- a) Confesar, Ascender para mejorar visión y alcance de radio, Conservar combustible (ajustar potencia) y Comunicar la situación a la frecuencia apropiada.
- b) Aterrizar inmediatamente en cualquier campo abierto.
- c) Apagar los equipos de radio para concentrarse.
- d) Descender lo más bajo posible para leer carteles de carretera.

**39. Siguiendo con el cálculo anterior, si usted está volando a 8.000 pies y el termómetro exterior del helicóptero (OAT) marca +9 °C. ¿Cuál es la 'Desviación ISA' (ISA Deviation) en esas condiciones, un dato vital para usar los gráficos de performance?**

- a) ISA +5.
- b) ISA -1.
- c) ISA +10. (Cálculo: La temperatura estándar ISA a 8000ft es -1°C. La OAT real es +9°C. La diferencia (+9) - (-1) = +10°C de desviación positiva).
- d) ISA +9.

**40. El indicador de trayectoria de aproximación de precisión (PAPI), al igual que el VASI, proporciona guía visual de pendiente de planeo. Su alcance visual efectivo en condiciones VMC diurnas suele ser de hasta 5 millas náuticas, y nocturnas de hasta 20 millas náuticas, estando su ángulo de elevación ajustado para el franqueamiento seguro de obstáculos. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?**

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

**41. ¿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.

# Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Procedimientos operacionales



QuizVds.it

**42. En el código del Transpondedor, si un piloto VFR es instruido por el controlador a 'Squawk Ident' (Haga Ident), el piloto debe:**

---

- a) Decir su nombre y matrícula por la radio.
- b) Pulsar el botón 'IDENT' del equipo transpondedor, lo cual hará que su símbolo en la pantalla de radar del controlador parpadee o se resalte durante unos 10 a 20 segundos, confirmando su identidad visual.
- c) Cambiar el código a 7000.
- d) Activar las luces estroboscópicas.

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

---

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

**44. ¿Qué efecto tiene un aumento del peso bruto del helicóptero en la aparición de la 'Pérdida de la pala que retrocede' (Retreating Blade Stall)?**

---

- a) Retrasa su aparición, permitiendo volar a mayor velocidad sin problemas.
- b) Adelanta su aparición, disminuyendo la velocidad máxima a la que se puede volar ( $V_{ne}$ ).
- c) No tiene ningún efecto, ya que solo depende de las RPM del motor.
- d) Aumenta la fuerza centrífuga, evitando la pérdida por completo.

**45. Usted está volando en la aerovía y cruza la longitud  $015^{\circ}$  Este a las 10:00 UTC (Zulú). La 'Hora Local' (Mean Local Time) en la superficie debajo de usted es diferente al UTC debido a la rotación de la Tierra. Si el sol sale por el Este, su hora local en  $15^{\circ}$  E será:**

---

- a) 09:00 (Una hora menos).
- b) Exactamente las 10:00.
- c) 12:00.
- d) 11:00. (El Este está adelantado. 15 grados = 1 hora de diferencia, por tanto UTC + 1 hora).

# Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Procedimientos operacionales



QuizVds.it

**46. ¿Cuál de los siguientes símbolos se utiliza para designar las Reglas de Vuelo Visual?**

---

- a) VMC.
- b) VFR.
- c) IFR.
- d) SVFR.

**47. Según el Atlas Internacional de Nubes, las nubes del piso ALTO (generalmente por encima de los 20.000 pies o 6.000m) están formadas casi exclusivamente por cristales de hielo. El prefijo que las identifica es:**

---

- a) Alto- (ej. Altostratos).
- b) Cirro- (ej. Cirrocúmulos, Cirrostratos, Cirros).
- c) Nimbo- (ej. Nimbostratos).
- d) Estrato- (ej. Estratocúmulos).

**48. Los embalajes de mercancías peligrosas con la función básica de retener un líquido serán capaces de resistir sin fugas las presiones estipuladas en:**

---

- a) Las Especificaciones Operativas de la Empresa.
- b) Las Instrucciones Técnicas de OACI para el transporte de mercancías peligrosas.
- c) Las instrucciones del fabricante del helicóptero.
- d) Las instrucciones del despachador del aeropuerto.

**49. De acuerdo con el orden de prioridad de las comunicaciones en la banda móvil aeronáutica, después de los mensajes de Socorro (Distress) y los de Urgencia (Urgency), la tercera prioridad corresponde a:**

---

- a) Comunicaciones relativas a la radiogoniometría (Direction Finding) e interceptación.
- b) Mensajes meteorológicos.
- c) Mensajes de regularidad de los vuelos.
- d) Planes de vuelo.

# Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Procedimientos operacionales



QuizVds.it

## 50. A diferencia del TCAS I, el sistema avanzado TCAS II (obligatorio en muchas aeronaves comerciales) proporciona:

---

- a) Avisos de Resolución (RA) con instrucciones de mando verbales y visuales en el plano vertical (ej. 'Climb, Climb' o 'Descend'), además de los Avisos de Tráfico (TA).
- b) Resoluciones evasivas en el plano horizontal (virajes automatizados).
- c) Exclusivamente información meteorológica.
- d) Una alarma del sistema de tren de aterrizaje.

## 51. Los vuelos VFR deben observar las disposiciones sobre autorizaciones de ATC establecidas en el SERA:

---

- a) Cuando se realicen en el espacio aéreo de Clase B, C y D.
- b) Cuando formen parte del tránsito de aeródromo en aeródromos controlados.
- c) Cuando operen con carácter de vuelos VFR Especiales (SVFR).
- d) Todas las alternativas anteriores son correctas.

## 52. La estela turbulenta (Wake Turbulence) o vórtices de punta de ala generada por una aeronave es máxima, y por tanto más peligrosa para un helicóptero que viene detrás, cuando la aeronave precedente es 'Pesada, limpia (sin flaps/tren extendido) y vuela a baja velocidad'. ¿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.

## 53. En el espacio aéreo Clase C se permiten vuelos IFR y VFR. Se proporciona a todos los vuelos servicio de control de tránsito aéreo; los vuelos IFR están separados de otros IFR y VFR. Los vuelos VFR están separados de los vuelos IFR y reciben información de tránsito respecto a otros vuelos VFR. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

---

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

# Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Procedimientos operacionales



QuizVds.it

**54. 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.

**55. Se designarán como áreas de control (CTA) o zonas de control (CTR) aquellas partes del espacio aéreo en las cuales se decida facilitar servicio de control de tránsito aéreo SÓLO a los vuelos IFR. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?**

---

- a) Verdadero.
- b) Falso. (También se provee control a vuelos VFR en espacios B, C y D).
- c) Correcta solo si se ha presentado plan de vuelo.
- d) No puede evaluarse sin conocer la matrícula de la aeronave.

**56. Físicamente, ¿por qué la ALTA HUMEDAD afecta negativamente al rendimiento del helicóptero (aumenta la altitud de densidad)?**

---

- a) Porque el agua pesa más que el aire y hace la aeronave más pesada.
- b) Porque las moléculas de vapor de agua son más ligeras y menos densas que las moléculas de aire seco (oxígeno/nitrógeno) a las que desplazan, haciendo que el aire húmedo total sea menos denso y proporcionando menos masa para los motores y rotores.
- c) Porque el agua enfría el motor evitando que alcance temperatura operativa.
- d) La humedad no afecta al rendimiento en absoluto.

**57. ¿Qué tipo de sistema de navegación es el Sistema de Navegación Inercial (INS / IRS)?**

---

- a) Un computador de navegación que proporciona la posición a partir de la información del compás magnético, tubo pitot y datos de viento introducidos manualmente.
- b) Un sistema que proporciona la posición a partir de sensores tipo radar Doppler que miden la velocidad terrestre y el ángulo de deriva.
- c) Un sistema completamente autónomo que calcula la posición, velocidad y actitud mediante la integración de señales provenientes de giróscopos (láser o mecánicos) y acelerómetros de precisión.
- d) Un sistema dependiente de la triangulación de 3 estaciones VOR.

# Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Procedimientos operacionales



QuizVds.it

**58. 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.

**59. La acumulación severa de hielo en el rotor de cola durante el vuelo degradará progresivamente su empuje, provocando que el helicóptero tienda a guiñar involuntariamente, a menudo obligando al piloto a agotar el recorrido del pedal opuesto para intentar mantener el vuelo recto. ¿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.

**60. Se denomina Fase de Alerta (ALERFA) a la situación que existe:**

---

- a) Cuando, transcurrida la fase de incertidumbre, en las subsiguientes tentativas no se consigan noticias de la aeronave.
- b) Cuando una aeronave haya sido autorizada para aterrizar y no lo haga dentro de los cinco minutos siguientes a la hora prevista, y no se pueda restablecer la comunicación.
- c) Cuando se reciban informes que indiquen que las condiciones de funcionamiento no son normales (pero no hasta el extremo de un aterrizaje forzoso), o cuando se sospeche que es objeto de interferencia ilícita.
- d) Todas las alternativas anteriores son correctas.

**61. La 'Desorientación Espacial' es la incapacidad de un piloto para determinar correctamente la actitud, altitud o velocidad de su aeronave en relación a la superficie de la Tierra (el horizonte verdadero). ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?**

---

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

# Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Procedimientos operacionales



QuizVds.it

**62. 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.

**63. Usted está volando a gran altitud sin presurización (Ej. FL120). La normativa EASA requiere que se utilice suministro de oxígeno suplementario continuo para la tripulación de vuelo cuando:**

---

- a) Se vuela por encima de 8.000 pies.
- b) Solo cuando se superan los 13.000 pies.
- c) Se vuela a altitudes de presión de cabina superiores a 10.000 pies durante un periodo continuo de más de 30 minutos, o en todo momento por encima de 13.000 pies.
- d) El vuelo dura más de 4 horas en cualquier altitud.

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

---

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

**65. La elevada altitud de densidad reduce la capacidad de estacionario del helicóptero. Con una condición dada de carga, cuanto mayor es la altitud de densidad más bajo es el techo de estacionario, es decir, la altura a la cual el helicóptero tiene capacidad para hacer vuelo estacionario disminuye cuando la altitud de densidad aumenta. ¿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.

# Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Procedimientos operacionales



QuizVds.it

**66. Los amortiguadores de avance-retroceso (Lead-lag dampers) se instalan en las articulaciones de los rotores completamente articulados para:**

---

- a) Mitigar la resistencia aerodinámica que impacta contra el fuselaje frontal.
- b) Absorber únicamente las tensiones verticales que producen el batimiento.
- c) Absorber el movimiento horizontal de las palas provocado por las aceleraciones y deceleraciones (efecto Coriolis) y prevenir las peligrosas vibraciones acopladas que producen la Resonancia de Suelo.
- d) Equilibrar térmicamente la pala de aluminio.

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

---

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

**68. 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.

**69. Durante el rodaje por el área de maniobras, si el ATC instruye al piloto 'Mantenga fuera de la pista' (Hold short of the runway), el piloto deberá detener su helicóptero:**

---

- a) A no menos de 100 metros de la pista.
- b) De manera que ninguna parte física de la aeronave (especialmente el disco del rotor principal) sobrepase o franquee la línea doble amarilla de punto de espera pintada en la calle de rodaje.
- c) Exclusivamente donde la torre de control se lo indique por una señal luminosa roja.
- d) Sobre los números pintados de la cabecera.

# Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Procedimientos operacionales



QuizVds.it

**70. En el contexto de la aviación, la 'Altitud de Densidad' (Density Altitude) se define estrictamente como:**

---

- a) La Altitud de Presión corregida por desviaciones de temperatura no estándar.
- b) La altura real sobre el nivel del mar.
- c) La altitud a la que la presión es de 1013,2 hPa.
- d) La altitud indicada en el altímetro en días de lluvia.

# Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Procedimientos operacionales



QuizVds.it

## Plantilla de respuestas

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

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

# Simulacro de examen

PPL(H) - Licencia de Piloto Privado (Helicópteros) - Procedimientos operacionales



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: _____		