Simulacro de examen

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

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. Inclinando las puntas de las palas hacia atrás se puede retrasar la formación de la onda de choque transónica y el desprendimiento de la corriente causada por dicha onda de choque. Esto disminuye el espesor relativo del 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.

02. El centro de presión de un perfil aerodinámico simétrico:

a) Se desplaza dramáticamente hacia el borde de ataque con grandes ángulos.

b) Se desplaza hacia el borde de salida en ángulos bajos.

c) Causa fuertes fuerzas de torsión en la raíz de la pala.

d) Permanece relativamente estacionario con los cambios en el ángulo de ataque, eliminando momentos de torsión indeseados en la pala.

03. En el proceso de la comunicación en cabina, un elemento esencial para garantizar que el mensaje transmitido por el emisor ha sido recibido y comprendido correctamente por el receptor es:

a) Hablar lo más rápido posible para no colapsar la frecuencia.

b) El uso de jerga no aeronáutica para mayor cercanía.

c) El 'Feedback' o colación (Readback), donde el receptor repite la instrucción crítica para que el emisor la confirme.

d) Transmitir la información a través de terceros.

04. Un controlador de Torre le instruye: 'HELICOPTER EC-ABC, AIR TAXI TO STAND 4' (Helicóptero EC-ABC, ruede 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.

05. A no ser que se indique de otro modo en las autorizaciones ATC, los vuelos VFR en vuelo horizontal de crucero por encima de los 3.000 pies con respecto al terreno o al agua, se deben efectuar a un nivel de vuelo apropiado a la derrota magnética (Regla Semicircular). ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo para vuelos IFR.

d) Correcta solo en operaciones comerciales.

06. Con su computador de vuelo: Usted planea un vuelo de 150 Millas Náuticas (NM). Su Velocidad sobre el suelo (GS) calculada es de 100 Nudos. ¿Cuánto tiempo exacto tomará el vuelo?

a) 1 hora y 30 minutos (90 minutos).

b) 1 hora y 15 minutos.

c) 1 hora y 50 minutos.

d) 2 horas.

07. Las tormentas (Cumulonimbos) pueden desarrollarse y penetrar en extensas capas de nubes estratiformes, creando una amenaza letal y totalmente invisible para el vuelo IFR o VFR on top. A este fenómeno se le denomina CB incrustado (EMBD CB). ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo en atmósfera ISA.

d) Correcta solo durante la validez de un TAF.

08. El 'Hielo Claro' o 'Hielo Transparente' (Clear Ice) es el tipo de engelamiento más peligroso para los helicópteros. Se forma típicamente cuando:

a) Pequeñas gotas subfundidas se congelan instantáneamente al chocar, atrapando aire y tomando un aspecto lechoso.

b) Se vuela a través de nubes cirros formadas por cristales de hielo sólido.

c) Gotas de agua grandes sobreenfriadas (ej. en nubes CB o lluvia engelante) impactan en el rotor y se deslizan hacia atrás antes de congelarse gradualmente, formando una capa de hielo dura, transparente, pesada y muy difícil de desprender.

d) Una aeronave fría desciende a una capa de aire muy húmedo y caliente.

09. Manteniendo constantes la temperatura y las demás condiciones, aumentar las RPM del rotor reduce la velocidad de avance del helicóptero a la que la punta de la pala que avanza alcanza condiciones transónicas. ¿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.

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

a) PULL UP.

b) ABORT.

c) REJECT LANDING.

d) GO AROUND (Motor y al aire).

11. 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.

12. 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.

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

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

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

c) Aumenta la sustentación estática de las palas.

d) Obliga al piloto a volar más despacio.

14. Ninguna aeronave civil será autorizada para el vuelo sin la previa expedición de un certificado de aeronavegabilidad (o un certificado de aeronavegabilidad restringido/permiso de vuelo) por parte de la autoridad aeronáutica. ¿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.

15. La Pérdida de Eficacia del Rotor de Cola (LTE) es más probable que ocurra en un helicóptero de rotor principal con giro a la izquierda bajo la siguiente condición de viento:

a) Viento fuerte y directo de cara.

b) Viento relativo que interfiere con el rotor de cola o que empuja los vórtices del rotor principal hacia este (viento cruzado crítico o de cola).

c) En condiciones de viento en calma de manera exclusiva.

d) No se ve afectada por el viento, solo por la densidad del aire.

16. La carta VFR escala 1:500.000 suele tener impresa una red de colores topográficos. La cota máxima de elevación segura de un cuadrante concreto (MEF - Maximum Elevation Figure) garantiza el franqueamiento de obstáculos por un margen seguro, y suele estar escrita en el mapa con:

a) Grandes números en color azul o negrita formados por dos cifras, donde la cifra grande indica miles de pies y la pequeña cientos (ej. 3^2 = 3.200 pies).

b) Un cuadro rojo de emergencia.

c) El símbolo de un hospital.

d) Un círculo con una cruz.

17. El término 'MAINTAIN' (Mantenga) instruido por un controlador de tránsito aéreo significa que usted debe continuar manteniendo una condición específica constante (por ejemplo, el nivel de vuelo, el rumbo, o la velocidad). ¿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.

18. A diferencia de 'Confirm', la palabra 'CHECK' (Compruebe) NO se debe usar para pedir verificación de información por radio al ATC. Se utiliza para ordenar que se examine un sistema o procedimiento interno (Ej: 'Check your transponder'). ¿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.

19. 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.

20. Si su helicóptero es interceptado en vuelo por aviones militares, y el avión interceptor se coloca delante y a su izquierda, y comienza a balancear sus alas (Rocking wings), esta señal visual significa internacionalmente:

a) Usted está autorizado a continuar su vuelo.

b) Ha sido interceptado, SÍGAME (Follow me).

c) Frecuencia de radio incorrecta.

d) Aterrice en un campo abierto.

21. 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.

22. Con los siguientes datos: Distancia a recorrer de 270 NM, y un Tiempo estimado en ruta de 01:40 Hrs. Determine la velocidad sobre el suelo (Ground Speed - GS) necesaria:

a) 150 KTS.

b) 162 KTS.

c) 180 KTS.

d) 170 KTS.

23. Los artículos y sustancias cuyo transporte figura como prohibido en las 'Instrucciones Técnicas' de mercancías peligrosas de OACI, en circunstancias normales están:

a) Totalmente permitidos si se envuelven en plástico.

b) Prohibidos en las aeronaves, salvo dispensa o exención explícita concedida por la Autoridad Competente del Estado afectado.

c) Permitidos si el piloto lo considera seguro.

d) Libres de restricciones en helicópteros ligeros.

24. El tubo pitot debe estar ubicado normalmente en zonas que no sufran distorsión o alteraciones aerodinámicas severas del flujo del aire de impacto, como el morro del helicóptero o mástiles prolongados. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo con instrumentos certificados para IFR.

d) No puede evaluarse sin consultar el manual de vuelo.

25. Al ascender en un vuelo IFR o VFR y cruzar la 'Altitud de Transición' (Transition Altitude), el piloto debe cambiar el reglaje altimétrico de:

a) QNE a QNH.

b) QNH a QFE.

c) QNH a QNE (1013,2 hPa o 29.92 inHg).

d) QFE a QNH.

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

a) La altitud de vuelo de crucero.

b) La altitud donde el ATC transfiere el control.

c) La altura absoluta sobre el umbral de pista en ILS.

d) La altitud mínima especificada, referida al MSL, por debajo de la cual no debe continuarse el descenso en una aproximación NO de precisión (ej. VOR o NDB), a menos que se establezca contacto visual con la pista.

27. La 'Visión Binocular' o estereoscópica es crucial para percibir la profundidad y calcular distancias en el entorno cercano (menos de 200 metros). Es vital durante fases críticas del vuelo del helicóptero, tales como:

a) El vuelo estacionario (Hover) y aterrizajes en áreas confinadas.

b) Operaciones de carga externa y grúa de rescate.

c) El vuelo en formación.

d) Todas las anteriores.

28. 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).

29. ¿En qué condiciones de temperatura exterior es más probable que se forme hielo en un carburador de flotador?

a) Temperaturas muy frías (por debajo de -15°C) y aire muy seco.

b) Temperaturas moderadas entre -5°C y +20°C, acompañadas de alta humedad relativa (aire húmedo o lluvia visible).

c) Solo cuando la temperatura exterior es exactamente de 0°C.

d) Con temperaturas superiores a 30°C.

30. 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.

31. 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.

32. Según el Reglamento del Aire, los límites laterales de las zonas de control (CTR) se extenderán, por lo menos:

a) A 9,3 Km (5 NM), a partir del centro del aeródromo o aeródromos de que se trate, en las direcciones desde donde puedan efectuarse las aproximaciones.

b) A 5 Km, a partir del centro del aeródromo o aeródromos de que se trate, en las direcciones desde donde puedan efectuarse las aproximaciones.

c) A 18,5 Km (10 NM), a partir del centro del aeródromo o aeródromos de que se trate, en las direcciones desde donde puedan efectuarse las aproximaciones.

d) No tienen límites laterales especificados, solo verticales.

33. Los requisitos SERA para realizar un vuelo VFR Especial (SVFR) en una Zona de Control (CTR) incluyen:

a) Autorización explícita del ATC.

b) Que la aeronave permanezca libre de nubes y a la vista de tierra o del agua.

c) Que la visibilidad en vuelo no sea inferior a 1.500 m (u 800 m para helicópteros autorizados).

d) Todas las respuestas anteriores son correctas.

34. En aviación, el tiempo debe expresarse en horas y minutos del día de 24 horas que comienza a medianoche, utilizando:

a) La hora Local del país sobrevolado exclusivamente.

b) La hora Solar.

c) La hora del meridiano de Greenwich corregida por horario de verano.

d) El Tiempo Universal Coordinado (UTC).

35. El comandante de una aeronave tiene la obligación legal y moral de asistir a otra aeronave o persona en peligro:

a) Siempre, salvo que el prestar asistencia constituya un peligro grave para su propia aeronave y sus ocupantes.

b) Solo cuando se lo solicite el ATC expresamente.

c) Solo si está operando un helicóptero de rescate.

d) No tiene ninguna obligación si se encuentra en espacio aéreo no controlado.

36. La 'Niebla de Radiación' es el tipo más común en otoño/invierno. Las condiciones atmosféricas idóneas y más favorables para su formación durante la noche son:

a) Cielo cubierto, vientos de 15 a 20 nudos y aire seco.

b) Cielos despejados (que favorecen el enfriamiento del suelo), poco o nada de viento (menos de 5 nudos) y una mínima diferencia psicrométrica (spread Temperatura/Punto de rocío muy pequeño).

c) Viento de 15 nudos, humedad alta y cielo BKN.

d) Cielos despejados, aire cálido ascendente y vientos turbulentos.

37. Una Milla Náutica (NM) equivale internacionalmente a 1.852 metros. Si queremos hacer la conversión a pies (feet), 1 NM es aproximadamente:

a) 3.280 pies.

b) 5.000 pies.

c) 5.280 pies.

d) 6.076 pies.

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

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

a) La versión correcta o repetida a partir de la última palabra transmitida correctamente.

b) La palabra DISREGARD.

c) Su indicativo de llamada completo.

d) El mensaje entero desde el principio.

40. Al cruzar una cadena montañosa o cresta (Ridgeline) en condiciones de vientos fuertes, el procedimiento más seguro exige:

a) Cruzar en un ángulo de 90° exactos para minimizar el tiempo de exposición.

b) Cruzar en un ángulo de 45° respecto a la cresta, para poder virar hacia terreno más bajo y escapar rápidamente si se encuentra una corriente descendente severa.

c) Volar por la ladera de sotavento.

d) Cruzar en vuelo estacionario.

41. Un 'Frente Frío' se forma cuando una masa de aire frío avanza y empuja en forma de cuña por debajo de una masa de aire cálido, forzando a esta última a ascender violentamente. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo con presión estándar 1013 hPa.

d) No puede evaluarse sin una carta SIGWX.

42. ¿Qué temperaturas están pronosticadas a 5.000 pies (050HFT) y a 10.000 pies (100HFT) respectivamente, según este extracto de GAMET? 020HFT AMSL 280/07KT PS10 -- 050HFT AMSL 290/10KT PS05 -- 070HFT AMSL 270/15KT PS02 -- 100HFT AMSL 270/20KT MS02 -- 150HFT AMSL 270/25KT MS11.

a) +10°C a 5.000 pies y -11°C a 10.000 pies.

b) +5° C (PS05) a 5.000 pies, y -2° C (MS02) a 10.000 pies.

c) -5°C a 5.000 pies y +2°C a 10.000 pies.

d) +2°C a 5.000 pies y 0°C a 10.000 pies.

43. La tendencia barométrica característica antes de la llegada de un frente frío (o durante el sector cálido) es que la presión descienda. Una vez el frente frío atraviesa la zona, la presión:

a) Sigue cayendo en picado.

b) Aumenta o se estabiliza con una subida rápida inicial (Rise).

c) Permanece estática durante 24 horas.

d) Baja lentamente.

44. Durante una autorrotación estabilizada, si el piloto tira del cíclico hacia atrás para realizar un 'flare' (ensanchamiento), ¿qué ocurre inmediatamente con las RPM del rotor principal?

a) Disminuyen debido al aumento del ángulo de ataque colectivo.

b) Aumentan debido al mayor volumen de flujo de aire ascendente que atraviesa el disco del rotor.

c) Se mantienen completamente constantes gracias a la unidad de rueda libre.

d) Disminuyen debido a la pérdida de velocidad aerodinámica.

45. Los 4 tipos principales de Hipoxia definidos en la fisiología de aviación son:

a) Hipoxia Hipóxica (por altitud).

b) Hipoxia Anémica o Hipémica (por monóxido de carbono o pérdida de sangre).

c) Hipoxia por Estancamiento e Hipoxia Histotóxica.

d) Todas las anteriores.

46. Las normas operacionales y medioambientales de EASA establecen que las aeronaves NO deben sobrevolar reservas naturales, parques nacionales o zonas de protección de aves a baja altura. Normalmente, se solicita mantener una altitud mínima sobre estas zonas de:

a) 500 pies AGL.

b) Al menos 1.000 o 2.000 pies AGL (dependiendo de la carta local), para minimizar el ruido y la perturbación a la fauna.

c) 10.000 pies AMSL.

d) Están totalmente prohibidas en cualquier nivel de vuelo.

47. En vuelo recto y nivelado hacia delante y no acelerado, la sustentación es igual al peso y la tracción es igual a la resistencia. ¿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.

48. El Reglamento de la OACI sobre fatiga de la tripulación establece que un piloto privado o comercial no debe realizar vuelos si se siente fatigado o enfermo. Además, está prohibido volar bajo la influencia de drogas psicoactivas. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo durante vuelos IFR.

d) No puede evaluarse sin una autorización operacional especial.

49. 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.

50. El Indicador Director de Actitud (ADI / EADI) consiste principalmente en una integración avanzada del horizonte artificial con barras de comando del director de vuelo y banderas de aviso para indicar fallos o modos armados. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo con el motor al ralentí.

d) Correcta solo durante el arranque.

51. Los niveles de crucero a los que ha de efectuarse un vuelo o parte de él se expresarán como:

a) Niveles de vuelo (Flight Levels - FL), para vuelos a un nivel igual o superior a la altitud de transición.

b) Altitudes, para vuelos por debajo de la altitud de transición.

c) Alturas sobre el terreno (AGL) en todo momento.

d) Las respuestas A y B son correctas.

52. 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.

53. En el sistema de lubricación de un motor, la 'Válvula de Alivio de Presión' (Pressure Relief Valve) tiene la función de:

a) Permitir que el aceite se filtre cuando está demasiado espeso.

b) Evitar que el cárter explote en caso de incendio.

c) Evitar que la presión de aceite producida por la bomba exceda los límites máximos del sistema, derivando el exceso de aceite de vuelta a la entrada de la bomba o al sumidero.

d) Enfriar el aceite desviándolo al radiador.

54. 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.

55. Una aeronave que ingrese inadvertidamente a un área afectada por el núcleo de un micro-reventón (Microburst) bajo una tormenta, puede enfrentarse a catastróficas corrientes descendentes de una magnitud extrema de hasta:

a) 1.500 ft/min.

b) 3.000 ft/min.

c) 4.500 ft/min.

d) 6.000 ft/min.

56. 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.

57. Las nubes altas de tipo Cirros (CI) tienen un aspecto fibroso, sedoso y blanco brillante. Debido a la gran altitud a la que se encuentran (generalmente por encima de los 20.000 pies), están compuestas casi exclusivamente por:

a) Gotas de agua superenfriadas gigantes.

b) Vapor de agua caliente.

c) Cristales de hielo sólido.

d) Humo y cenizas.

58. ¿Cuál de las siguientes definiciones corresponde a una REGIÓN DE INFORMACIÓN DE VUELO (FIR)?

a) Espacio aéreo de dimensiones definidas, dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.

b) Espacio aéreo dentro del cual se facilitan únicamente servicios de control de aproximación.

c) Espacio aéreo de dimensiones definidas reservado exclusivamente para la aviación militar.

d) Espacio aéreo nacional restringido.

59. El ángulo de paso de las palas del rotor es:

a) El ángulo agudo formado por la cuerda del perfil de la pala y un plano de referencia determinado por el buje del rotor principal.

b) El ángulo formado por la cuerda del perfil de la pala y un plano de referencia determinado por el eje del rotor principal.

c) El ángulo formado por la cuerda del perfil de la pala y el viento relativo.

d) B y C son correctas.

60. En el alfabeto fonético OACI, la letra 'Y' se pronuncia correctamente como:

a) Yellow.

b) York.

c) Yacht.

d) Yankee (Yang-ki).

61. En un vuelo visual en terreno llano, sin obstáculos significativos y sin viento, el Centro de Gravedad de un helicóptero tiene que permanecer no solo dentro de los límites matemáticos del gráfico en el despegue, sino que el piloto debe calcular cómo evolucionará este punto a lo largo de toda la ruta proyectada (debido a la quema de combustible). ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo en condiciones ISA y a nivel del mar.

d) Correcta solo si el helicóptero opera sin carga útil.

62. Durante un despegue normal, a medida que el helicóptero acelera hacia adelante (típicamente al cruzar los 15-24 nudos), el rotor abandona su propio vórtice y comienza a volar en aire limpio e inalterado, lo que produce un aumento súbito y marcado de la sustentación sin necesidad de aumentar la potencia. Este fenómeno aerodinámico se denomina:

a) Efecto Suelo (Ground effect).

b) Sustentación Traslacional Efectiva (ETL - Effective Translational Lift).

c) Autorrotación transversal.

d) Sobrevelocidad del rotor (Overspeed).

63. En el caso de los helicópteros de tren de aterrizaje con ruedas y rotor articulado, ¿qué sistema de la aeronave es vital para prevenir la peligrosa 'Resonancia de Suelo'?

a) Los frenos de disco del tren principal.

b) El sistema hidráulico de los controles de vuelo.

c) La válvula de sangrado del compresor de la turbina.

d) Los amortiguadores de arrastre (Lead-lag dampers) en el rotor y un correcto inflado y mantenimiento de los amortiguadores oleoneumáticos del tren de aterrizaje.

64. 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.

65. Para informar a la torre que su helicóptero está listo para efectuar el despegue inmediatamente tras la autorización, la frase estándar es:

a) Taking off now.

b) Ready to go.

c) Clear to depart.

d) READY FOR DEPARTURE (Listo para la salida).

66. Para designar a una aeronave con una estela turbulenta extremadamente peligrosa (como un Boeing 747, A380 o aviones con un peso máximo al despegue superior a 136.000 kg), el piloto de dicha aeronave debe incluir obligatoriamente en su indicativo de llamada inicial la palabra:

a) DANGER.

b) HEAVY (Pesado).

c) LARGE.

d) WAKE.

67. Si el ATC dice 'SQUAWK CHARLIE', le está ordenando que:

a) Seleccione el código de emergencia.

b) Ponga el equipo en modo espera.

c) Active la función de notificación automática de altitud (Modo C) de su transpondedor.

d) Pulse el botón IDENT.

68. Durante todo el tiempo de vuelo, así como durante el rodaje, despegue y aterrizaje, las reglas operacionales exigen que al menos el Piloto al Mando (y cualquier otro miembro de tripulación requerido) debe permanecer con el cinturón de seguridad y los arneses de los hombros abrochados en su puesto. ¿Cómo debe evaluarse esta afirmación?

a) Verdadero.

b) Falso.

c) Correcta solo durante vuelos IFR.

d) No puede evaluarse sin una autorización operacional especial.

69. En la aviación EASA, el 'Vuelo Nocturno' se define como todo vuelo que tiene lugar durante el periodo comprendido entre:

a) El final del Crepúsculo Civil Vespertino y el comienzo del Crepúsculo Civil Matutino (cuando el centro del disco solar se encuentra 6 grados por debajo del horizonte verdadero).

b) Exactamente 30 minutos antes del ocaso hasta 30 minutos después del orto.

c) Las 20:00 y las 06:00 horas UTC.

d) Cuando las luces de pista se encienden obligatoriamente.

70. La 'Miopía de Campo Vacío' (Empty-field myopia) es un problema visual que experimentan los pilotos al volar sobre el agua en calma, nieve continua o dentro de la niebla. Se caracteriza por:

a) La ceguera total temporal.

b) Incapacidad para ver los instrumentos del panel.

c) Al no tener objetos distantes sobre los que enfocar, los músculos del ojo se relajan y el enfoque focal se ajusta automáticamente a una distancia muy corta (1 a 2 metros). Esto dificulta enormemente detectar otros tráficos que se acercan.

d) Visión de doble contorno.

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

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

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:		