Simulacro de examen

SPL - Licencia de Piloto de Planeador (vuelo sin motor), 132 preguntas en 299 minutos!

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. En el primer contacto, ¿cómo se transmite el indicativo de la aeronave?

a) Abreviado a la primera letra y las dos últimas.
b) Abreviado a las tres últimas letras, sin el primer carácter.
c) Completo.
d) Sustituido solo por el modelo de aeronave, sin matrícula ni otro indicativo autorizado.

02. ¿Qué fineza efectiva mínima requiere recorrer 24 km con 800 m utilizables?

a) 24.
b) 3.
c) 40.
d) 30.

03. ¿Por qué pueden ser inadecuadas las gafas de sol polarizadas en una cabina?

a) Porque las pantallas polarizadas se ven siempre mejor desde cualquier ángulo con esas gafas.
b) Porque una lente polarizada garantiza por sí sola protección suficiente frente a toda radiación ultravioleta.
c) Porque al reducir el brillo aumentan necesariamente la detección de cualquier aeronave contra el fondo.
d) Pueden dificultar la lectura de ciertas pantallas y ocultar reflejos útiles.

04. ¿Qué cambio de polar debe considerarse con tren extendido respecto al recogido?

a) Menor resistencia y mejor planeo por estabilizar el flujo alrededor del fuselaje.
b) La misma resistencia porque el tren no modifica la sustentación del ala.
c) Menor resistencia inducida que compensa siempre el incremento de resistencia parásita.
d) Mayor resistencia y, normalmente, peor planeo en las condiciones comparables.

05. ¿Qué caracteriza una situación de socorro?

a) Una preocupación por la seguridad que no requiere ayuda inmediata.
b) Peligro grave o inminente que requiere ayuda inmediata.
c) Una solicitud de prioridad por conveniencia operativa, sin peligro para la seguridad.
d) Una dificultad de recepción que no afecta a la seguridad y se resuelve cambiando el volumen.

06. La tensión del cable cae bruscamente en un ascenso de torno. ¿Qué debe anticiparse?

a) Continuación normal del ascenso, porque la velocidad se conservará aunque cese la tracción.
b) Interrupción del lanzamiento y necesidad inmediata de recuperar velocidad y actuar según el briefing.
c) Necesidad de aumentar el ángulo de ataque antes de evaluar la velocidad.
d) Ausencia de fallo mientras el cable siga visible, aunque ya no proporcione tensión.

07. Se sobrepasa el eje de final con viento cruzado. ¿Qué debe evitarse?

a) Mantener coordinación y margen de pérdida.
b) Valorar una trayectoria segura alternativa.
c) Forzar el giro con exceso de timón y baja velocidad.
d) Conservar control del planeador.

08. ¿Cómo afecta un viento de cara más fuerte que el previsto al planeo final?

a) Aumenta el alcance sobre el suelo porque aumenta la velocidad respecto al aire automáticamente.
b) No modifica el alcance si el piloto mantiene la misma IAS.
c) Solo modifica el rumbo, sin afectar a la velocidad sobre el suelo en un tramo alineado.
d) Reduce el alcance sobre el suelo y exige recalcular o elegir alternativa.

09. Tras un viraje prolongado, al nivelar las alas, ¿qué ilusión puede aparecer?

a) La sensación de continuar virando en el mismo sentido con una inclinación mayor.
b) La sensación de estar virando en sentido contrario.
c) Una estimación vestibular precisa de que las alas ya están niveladas.
d) La sensación de un ascenso rectilíneo, sin ninguna falsa percepción de giro.

10. ¿Qué expresión solicita repetir una transmisión?

a) Confirme.
b) Verifique.
c) Acuse recibo.
d) Repita.

11. En un valle, ¿qué amenaza debe incluirse en la lectura de la carta?

a) Relieve, obstáculos y opciones de retirada, no solo la línea de ruta.
b) Solo el eje del valle, sin evaluar cotas ni obstáculos.
c) Solo la distancia al destino, sin identificar salidas ni retirada.
d) Solo las referencias de población, sin comprobar relieve ni márgenes de paso.

12. ¿Qué indica la tangente desde el origen a una polar velocidad-descenso en aire quieto?

a) La condición de mínima tasa de descenso.
b) La condición de máximo alcance por altura perdida.
c) La condición de máxima velocidad autorizada.
d) La condición de mayor pendiente de descenso con aerofrenos abiertos.

13. ¿Qué longitud exacta tiene una milla náutica internacional?

a) 1 000 m.
b) 1 609 m.
c) 3 280 m.
d) 1 852 m.

14. ¿Qué horario expresa HX?

a) Sin horas específicas de servicio.
b) Servicio continuo las 24 horas.
c) Servicio desde la salida hasta la puesta del sol.
d) Servicio desde la puesta hasta la salida del sol.

15. En fraseología española, ¿cómo se transmite una altitud de 4 500 ft?

a) Cuatro cinco cero cero pies.
b) Cuatro mil cincuenta pies.
c) Cuarenta y cinco mil pies.
d) Cuatro mil quinientos pies.

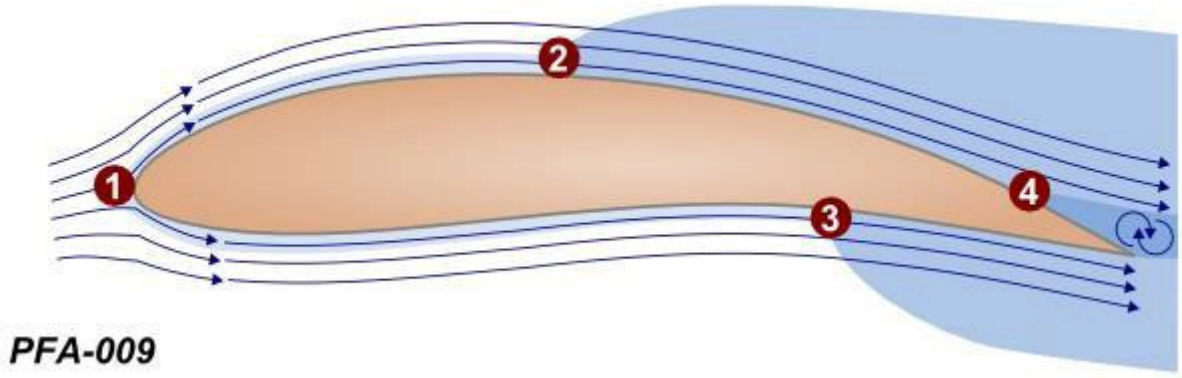
16. En un planeador con flaps, ¿qué gobierna cambios y límites de configuración?

a) Las velocidades de la posición usada antes, aunque se seleccione otra configuración.
b) Una velocidad universal de cambio de flap válida para todos los planeadores.
c) El manual y las velocidades autorizadas para cada posición.
d) Solo la carga alar, sin considerar límites publicados de cada posición.

17. Un punto de viraje se alcanza con viento de cola y la siguiente pierna es contra el viento. ¿Qué debe recalcularse?

a) Alcance y reserva para la nueva componente de viento.
b) Solo el tiempo transcurrido, conservando el alcance anterior aunque cambie la componente de viento.
c) Solo la distancia al siguiente punto, usando la misma velocidad sobre el suelo que con viento de cola.
d) Solo la elevación del destino, sin recalcular alcance ni reserva para el tramo contra el viento.

18. En PFA-009, ¿qué representa el número 3?



PFA-009

a) Un punto de transición de capa límite.
b) El punto de separación de la capa límite.
c) El punto de remanso.
d) El borde de fuga geométrico del perfil.

19. ¿Qué efecto jurídico tiene un reglamento de la Unión Europea, como SERA, en los Estados miembros?

a) Debe transponerse a la legislación nacional antes de ser aplicable.
b) Es obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable.
c) Fija objetivos obligatorios, dejando a cada Estado la elección de los medios de aplicación.
d) Solo es obligatorio en los Estados que lo ratifiquen mediante un acuerdo nacional.

20. ¿Qué magnitud utiliza un altímetro barométrico para deducir la altura indicada?

a) La diferencia entre presión total y estática, como medida directa de altitud.

b) La temperatura exterior, sin utilizar la presión estática.

c) La presión atmosférica.

d) La presión dinámica del tubo Pitot, sin utilizar la presión estática.

21. En un ejercicio didáctico, una carta da declinación 5° E en 2020 y variación anual constante de 8′ hacia el oeste. ¿Qué valor resulta seis años después?

a) 5°48′ E.

b) 4°52′ E.

c) 4°12′ E.

d) 0°12′ W.

22. ¿Por qué importa la integridad de una solución GNSS?

a) Porque una posición muy precisa implica siempre integridad suficiente, aunque no se detecte una solución errónea.

b) Para detectar o advertir que la posición puede no cumplir la fiabilidad requerida.

c) Porque la integridad confirma que la base de datos de espacio aéreo está actualizada.

d) Porque la integridad equivale exclusivamente a recibir una señal de gran intensidad, sin comprobar la solución de posición.

23. ¿Dónde se aplica la resultante del peso en el modelo de equilibrio?

a) En el centro de presión del ala.

b) En el centro aerodinámico del ala.

c) En el centro de gravedad.

d) En el datum, con independencia de la distribución de masas.

24. ¿Qué necesita un vuelo VFR para entrar en espacio aéreo de clase C, además de cumplir los demás requisitos aplicables?

a) Un plan de vuelo, sin autorización ATC.

b) Contacto radio bilateral, sin autorización ATC.

c) Información de tránsito de FIS, sin autorización ATC.

d) Una autorización ATC de entrada.

25. ¿Por qué no debe buscarse mejor rendimiento con centrado fuera de límites?

a) Porque el centrado influye solo en las prestaciones y no en estabilidad ni control.
b) Porque el límite trasero es solo una recomendación que puede superarse en travesía.
c) Cualquier ventaja hipotética no compensa la pérdida de márgenes de control y estabilidad.
d) Porque basta ajustar el compensador para recuperar todas las características dentro de límites.

26. ¿Por qué debe planificarse un intervalo adecuado entre buceo con aire comprimido y vuelo?

a) Por el riesgo de que el oxígeno del aire comprimido permanezca acumulado en los tejidos.
b) Porque al ascender aumenta la presión exterior y comprime el nitrógeno disuelto.
c) Por el riesgo de descompresión debido al nitrógeno disuelto.
d) Porque el cambio de altitud elimina el nitrógeno disuelto demasiado lentamente para producir burbujas.

27. ¿Qué función puede tener una pestaña antiservo en un estabilizador móvil?

a) Reducir los esfuerzos como una pestaña servo, con la misma finalidad.
b) Aumentar esfuerzos de mando y ayudar a proporcionar sensibilidad adecuada.
c) Desplazar físicamente el centro de gravedad hacia el límite trasero.
d) Mantener inmóvil el estabilizador ante cualquier mando de cabeceo.

28. ¿Qué distingue a los cúmulos de los estratos?

a) Los cúmulos tienen desarrollo convectivo; los estratos forman capas extensas.
b) Los cúmulos forman capas extensas sin convección; los estratos presentan desarrollo vertical convectivo.
c) Los cúmulos son siempre de hielo; los estratos siempre de gotas líquidas.
d) Los cúmulos solo aparecen por ascenso frontal; los estratos solo por convección térmica.

29. Si varias tareas llegan a la vez, ¿qué estrategia limita la sobrecarga?

a) Priorizar el control del vuelo y aplazar tareas no esenciales.
b) Atender las tareas en el orden exacto en que aparecen, sin distinguir su urgencia.
c) Alternar rápidamente entre todas las tareas y evitar aplazar cualquiera de ellas.
d) Completar primero la transmisión de radio, aunque otra tarea inmediata afecte al control.

30. En un campo con fuerte pendiente, ¿qué debe valorarse al elegir el sentido de aterrizaje?

a) Elegir solo en función del viento, aunque la pendiente y los obstáculos hagan inviable ese sentido.

b) Elegir solo en función de la pendiente, sin valorar el viento ni el recorrido.

c) Usar el mismo sentido de aterrizaje que otro planeador, sin comprobar sus prestaciones ni las condiciones actuales.

d) Pendiente, viento, obstáculos y recorrido disponible conjuntamente.

31. ¿Qué expresión introduce una petición?

a) Recibido.

b) Confirmo.

c) Comprendido.

d) Solicito.

32. ¿Qué debe reflejar la casilla 7 del plan OACI?

a) La identificación del piloto al mando, en lugar de la aeronave.

b) El tipo de aeronave y su categoría de estela.

c) La identificación de la aeronave conforme al formato aplicable.

d) El código SSR que se utilizará durante todo el vuelo.

33. ¿Por qué debe actualizarse la ETA al comprobar una GS distinta de la prevista?

a) Porque la ETA conserva su valor aunque cambie la GS restante.

b) Porque el tiempo restante debe obtenerse aplicando la GS prevista de salida, aunque la GS actual haya cambiado.

c) La duración restante cambia y puede afectar coordinación y decisiones.

d) Porque una GS mayor requiere siempre más tiempo para la misma distancia.

34. Fuera de aglomeraciones de edificios o reuniones de personas, y sin aplicar una excepción o permiso, ¿cuál es la altura mínima VFR ordinaria?

a) 50 m sobre el suelo en cualquier situación.

b) 150 m sobre el nivel del mar, sin considerar la elevación del terreno.

c) 300 m sobre cualquier obstáculo situado a menos de 600 m, en todos los casos.

d) 150 m (500 ft) sobre tierra o agua, o sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 150 m.

35. ¿Por qué debe evitarse lastre de agua asimétrico?

a) Garantiza mejor centrado lateral en cualquier sentido de viraje.
b) No puede influir en el control si la masa total sigue bajo el máximo.
c) Puede producir momentos de alabeo y problemas de control.
d) Reduce la necesidad de alerones porque la diferencia de carga se compensa sola.

36. ¿Qué incluye la conciencia situacional?

a) Percibir los datos presentes, sin necesidad de comprender sus relaciones ni prever cambios.
b) Percibir la situación, comprenderla y anticipar su evolución.
c) Conocer la posición en el mapa, aunque se desconozca la evolución del tiempo y del tráfico.
d) Recordar el plan inicial y mantenerlo sin contrastarlo con la situación actual.

37. ¿Qué caracteriza a un error latente?

a) Se manifiesta directamente en el momento de la acción y tiene siempre una consecuencia inmediata.
b) Puede permanecer oculto hasta combinarse con otras circunstancias.
c) Se limita a una desviación visible cometida por el piloto durante el vuelo.
d) Es una condición sin capacidad de influir en un accidente mientras el sistema funcione normalmente.

38. ¿Qué campo puede ser una opción favorable para un aterrizaje fuera de aeródromo?

a) Un campo largo con cultivo alto, sin confirmar la naturaleza ni la altura del cultivo.
b) Un campo cercano cuyo eje obliga a pasar bajo cables eléctricos en la aproximación.
c) Un terreno de buen color cuyo recorrido útil y pendiente aún no se han comprobado.
d) Un campo cosechado, suficientemente largo y comprobado libre de obstáculos y surcos peligrosos.

39. Un piloto ha tomado una sustancia psicoactiva que afecta a su capacidad para actuar con seguridad. ¿Qué debe hacer?

a) Ejercer como PIC si el certificado médico sigue dentro de su período de validez.
b) Ejercer como PIC en vuelos sin pasajeros, aunque la sustancia afecte a su capacidad.
c) Ejercer como PIC si otro piloto revisa la planificación, aunque persista la disminución de capacidad.
d) No ejercer funciones a bordo mientras no esté apto para realizarlas.

40. En remolque, el planeador sube peligrosamente sobre el remolcador. ¿Qué prioridad hay?

a) Mantener la posición alta hasta que el remolcador compense por completo la fuerza del cable.
b) Usar una corrección brusca sin vigilar cómo cambia la separación respecto al remolcador.
c) Conservar el cable a toda costa, aunque ya no pueda recuperarse la posición segura.
d) Recuperar la posición segura o soltar si no puede controlarse, según el procedimiento.

41. ¿Qué utilidad tiene planear líneas de contención visuales?

a) Reconocer límites o referencias que ayudan a detectar un desvío.
b) Evitar que el viento produzca deriva sin necesidad de corregir rumbo.
c) Sustituir la observación de la posición por una ruta programada que se sigue sin comprobación.
d) Garantizar que no se cruza ningún límite de espacio aéreo aunque no se controle la posición.

42. Un pasajero empieza a marearse. ¿Qué puede ayudar, si la situación de vuelo lo permite?

a) Pedirle que mire una pantalla cercana para dejar de percibir las referencias exteriores.
b) Reducir las maniobras innecesarias y mantener ventilación y referencias exteriores.
c) Pedirle que mantenga la cabeza inclinada y lea para distraerse de las maniobras.
d) Cerrar la ventilación para mantener la cabina más caliente y estable.

43. ¿Qué significa ESCUCHE en una instrucción de radio?

a) Establecer contacto transmitiendo al cambiar al canal indicado.
b) Mantener escucha en el canal indicado.
c) Cambiar al canal indicado sin mantener escucha hasta recibir una llamada.
d) Repetir la última transmisión de la dependencia en el mismo canal.

44. Un planeador alcanza a otro planeador en vuelo. ¿Por qué lado puede efectuar el adelantamiento, manteniéndose fuera de su trayectoria y sin riesgo de colisión?

a) Solo por la derecha.
b) Por la derecha o por la izquierda.
c) Solo por la izquierda.
d) Por encima o por debajo, cruzando cerca de la trayectoria del planeador alcanzado.

45. ¿Qué documento establece límites de velocidad y configuraciones autorizadas?

a) La polar deportiva de otro ejemplar sin modificaciones, en lugar del manual aplicable.

b) El folleto comercial del modelo, aunque difiera de la variante o configuración instalada.

c) El manual de vuelo aplicable, junto con marcas y placas correspondientes.

d) Solo la lista de mantenimiento, sin manual, marcas ni placas operativas.

46. ¿Cómo se elige el eslabón fusible del lanzamiento?

a) Escogiendo siempre la mayor resistencia disponible, aunque exceda la especificación autorizada.

b) Escogiendo la misma resistencia para cualquier planeador, independientemente de su diseño.

c) Según las cargas y especificaciones autorizadas para el planeador y la operación.

d) Escogiendo solo por la masa del piloto, sin considerar las especificaciones de la aeronave.

47. ¿Cuándo puede usar el piloto un indicativo abreviado?

a) Desde la primera llamada si solo hay una aeronave de ese modelo en el canal.

b) Tan pronto como otro piloto use un indicativo abreviado en la frecuencia.

c) Por iniciativa propia cuando la frecuencia esté muy ocupada, aunque la estación terrestre no lo haya abreviado.

d) Después de que la estación aeronáutica lo haya utilizado para dirigirse a él, sin riesgo de confusión.

48. En vuelo rectilíneo con menor velocidad y misma carga, ¿qué CL se necesita?

a) Uno menor.

b) El mismo, porque no cambia la carga.

c) Uno mayor.

d) Uno mayor en proporción inversa a la velocidad, sin elevarla al cuadrado.

49. ¿Qué provoca una pérdida aerodinámica?

a) Superar el ángulo de ataque crítico.

b) Una velocidad sobre el suelo inferior a la velocidad de pérdida publicada.

c) Una IAS inferior a la publicada para 1 g en cualquier maniobra, con independencia del ángulo de ataque.

d) Una actitud de morro alto por sí sola, con independencia de la dirección del viento relativo.

50. ¿Qué favorece ondas de montaña bien organizadas?

a) Flujo paralelo a la sierra y estratificación estable, sin componente que cruce el relieve.
b) Flujo transversal a la sierra en una masa muy inestable que desorganiza las oscilaciones.
c) Ausencia de viento en altura y calentamiento superficial como único mecanismo de ascenso.
d) Flujo suficiente, componente transversal a la sierra y estratificación estable adecuada.

51. Para igual IAS y demás condiciones, ¿cómo influye viento de cara en la carrera de aterrizaje?

a) Tiende a aumentarla porque la IAS de toma aumenta necesariamente con viento de cara.
b) No la modifica porque la energía respecto al suelo depende solo de IAS.
c) Tiende a reducirla al disminuir la velocidad sobre el suelo.
d) Tiende a aumentarla al aumentar la velocidad sobre el suelo para la misma IAS.

52. ¿Por qué puede diferir un variómetro instantáneo de uno con respuesta lenta?

a) Porque el QNH seleccionado determina directamente la rapidez de respuesta de todo variómetro.
b) Porque el instantáneo muestra solo energía cinética y el lento solo energía potencial.
c) Por sus características de filtrado y respuesta a cambios de presión.
d) Porque ambos deben indicar lo mismo en cualquier transitorio, independientemente del filtrado.

53. En una zona costera española, dos brisas confluyen. ¿Qué efecto puede interesar al piloto?

a) Una línea de ascendencia asociada a la convergencia.
b) Una zona de descendencia producida por la separación de las dos brisas.
c) Una onda de montaña independiente del relieve y de la estratificación.
d) Una línea sin movimiento vertical, porque dos brisas opuestas anulan toda circulación.

54. ¿Qué puede ocurrir si se modifica masa o estado del ala sin ajustar la polar del calculador?

a) La velocidad óptima y el alcance estimado pueden dejar de ser representativos.
b) El calculador sigue siendo representativo si la señal GNSS es buena, aunque la polar no corresponda.
c) La masa modifica solo el centrado y nunca las velocidades características usadas por el calculador.
d) El estado del ala modifica solo la apariencia y nunca el alcance estimado.

55. Un NOTAM usa 0900-1200 UTC. ¿Qué debe emplearse para interpretar el intervalo?

a) La hora local directamente, manteniendo los mismos números sin conversión.
b) La hora solar del punto de paso, aunque el aviso indique UTC.
c) La hora del aeródromo de salida, sin convertir el intervalo UTC.
d) UTC, sin sustituirlo por la hora local sin conversión.

56. En la comprobación antes de torno, ¿qué elementos son críticos?

a) Mandos libres, cabina y aerofrenos asegurados, arnés, trim, cable y condiciones de lanzamiento.
b) Solo cabina, arnés y documentación, sin comprobar mandos ni aerofrenos.
c) Solo cable y velocidad prevista, sin comprobar ajuste de trim ni condiciones de lanzamiento.
d) Solo mandos y cabina, sin comprobar arnés, aerofrenos ni conexión del cable.

57. ¿Qué es el sesgo de expectativa?

a) Preferir una información porque la ha visto más veces recientemente.
b) Interpretar información según lo que se espera recibir.
c) Mantener la decisión por el esfuerzo ya invertido, aunque las condiciones empeoren.
d) Dar más importancia a un hecho llamativo porque lo recuerda con facilidad.

58. En un viraje coordinado a 60° de alabeo y altura constante, ¿qué factor de carga se requiere aproximadamente?

a) 1 g.
b) 0,5 g.
c) 2 g.
d) 4 g.

59. Una masa de aire formada sobre una extensa región continental de latitudes polares llega a la Península. ¿Cómo se clasifica por su región de origen?

a) Polar continental.
b) Polar marítima.
c) Tropical continental.
d) Tropical marítima.

60. En relación con la carga de trabajo percibida, ¿qué situación favorece el estrés por sobrecarga?

a) Percibir que dispone de más recursos de los que requiere la tarea.

b) Percibir que las exigencias igualan los recursos disponibles, sin amenaza adicional.

c) Percibir que las exigencias disminuyen mientras los recursos permanecen disponibles.

d) Percibir que las exigencias superan los recursos disponibles.

61. ¿Qué problema puede provocar una trompa de Eustaquio obstruida durante un descenso?

a) Dificultad para igualar presiones y dolor de oído.

b) Dificultad para regular la presión, pero solo durante el ascenso y no durante el descenso.

c) Igualación automática de la presión del oído medio con la exterior al aumentar la altitud.

d) Mayor facilidad para igualar al descender porque la presión del oído medio aumenta automáticamente al bloquearse la trompa.

62. Un piloto respira muy deprisa y se marea a gran altitud. ¿Qué debe evitar?

a) Comprobar si el sistema de oxígeno está suministrando adecuadamente.

b) Atribuirlo sin más a ansiedad e ignorar una posible hipoxia.

c) Valorar una reducción segura de altitud si hay sospecha de hipoxia.

d) Mantener el control del planeador mientras se evalúan las posibles causas.

63. TAS 100 km/h y viento de cara 20 km/h, ambos alineados: ¿qué velocidad sobre el suelo resulta?

a) 120 km/h.

b) 100 km/h.

c) 20 km/h.

d) 80 km/h.

64. ¿Qué presión recibe la entrada del pitot orientada al flujo?

a) Solo presión estática, sin la componente dinámica del flujo.

b) Presión total.

c) Solo presión dinámica, sin la componente estática.

d) La diferencia ya calculada entre presión total y estática, sin necesidad de otra toma.

65. Con viento fuerte en tierra, ¿cómo se asegura el planeador?

a) Aplicar una orientación universal cola al viento sin considerar las recomendaciones del tipo.
b) Dejar mandos libres y cabina abierta para que se adapten a las ráfagas.
c) Según el procedimiento del tipo, con anclajes o protección adecuados y mandos asegurados.
d) Sustituir los anclajes previstos por la sola presencia ocasional de una persona junto al ala.

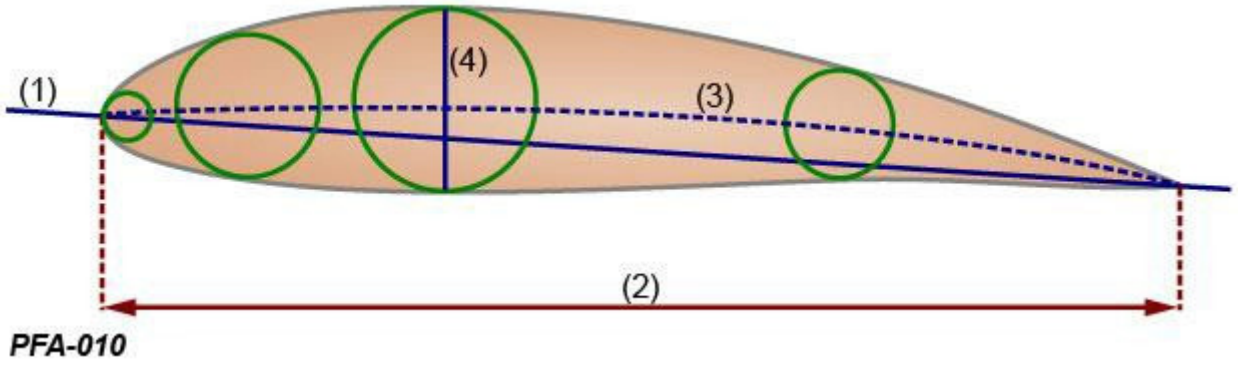
66. Ante una avería que exige atención, ¿qué prioridad debe mantenerse?

a) Pilotar y conservar el control del planeador.
b) Buscar primero la causa exacta de la avería y después comprobar la actitud.
c) Comunicar primero todos los síntomas a una estación de tierra y después estabilizar el vuelo.
d) Reprogramar primero el destino en el navegador y después verificar el control del planeador.

67. En una recuperación de barrena, ¿cómo deben emplearse los mandos?

a) Aplicando alerón opuesto a máxima deflexión como solución universal, sin consultar el manual.
b) Con el procedimiento específico del manual, sin improvisar con alerones.
c) Manteniendo la palanca completamente atrás para frenar la caída.
d) Neutralizar todos los mandos y esperar la recuperación sin aplicar el procedimiento específico.

68. En PFA-010, ¿qué magnitud señala el número 2?



a) La envergadura.
b) La longitud de cuerda.
c) El espesor máximo.
d) La flecha del ala.

69. ¿Cómo actúa la presión estática de un gas sobre una superficie?

a) Tangencialmente a la superficie, como un esfuerzo de fricción.
b) Paralela al flujo exterior, con independencia de la orientación de la superficie.
c) Perpendicularmente a la superficie en cada punto.
d) Solo en la cara orientada contra el viento, sin actuar en las demás caras.

70. En un viraje coordinado sostenido aproximadamente a altura constante, ¿qué ocurre con n y la velocidad de pérdida?

a) Ambos aumentan respecto a 1 g.
b) n aumenta y la velocidad de pérdida disminuye.
c) n disminuye y la velocidad de pérdida aumenta.
d) n permanece en 1 y la velocidad de pérdida permanece igual.

71. No se alcanza la masa mínima de asiento exigida. ¿Qué se hace?

a) Añadir un objeto de masa suficiente sin verificar aprobación ni sujeción.
b) Aumentar el trim de morro abajo como sustituto de la masa mínima.
c) Aplicar el límite del otro asiento sin comprobar el específico del puesto ocupado.
d) Añadir solo lastre aprobado y asegurado conforme al manual.

72. De día, ¿cómo puede un piloto acusar recibo de una señal de búsqueda y salvamento cuyo significado ha comprendido?

a) Alabeando la aeronave.
b) Efectuando un viraje completo de 360° hacia la izquierda.
c) Manteniendo las alas niveladas y aumentando la velocidad.
d) Abriendo y cerrando los aerofrenos sin cambiar la actitud lateral.

73. Con factor de carga 2 y configuración constante, ¿cómo cambia aproximadamente la velocidad de pérdida?

a) Se multiplica por √2.
b) Se divide por dos.
c) Se mantiene idéntica.
d) Se multiplica por cuatro.

74. ¿Cuándo debe actualizarse un ATIS?

a) Cada 30 minutos, aunque haya cambios significativos antes.
b) Solo al cambiar de pista, sin actualizar otros cambios significativos.
c) Solo cuando lo solicita una aeronave, aunque cambien significativamente las condiciones.
d) Cuando se producen cambios significativos de la información.

75. En una aproximación baja, aparece bataneo y cae un ala. ¿Qué debe evitar el piloto?

a) Tirar más de la palanca para mantener altura con el ala en pérdida.
b) Reducir el ángulo de ataque.
c) Recuperar una condición de vuelo controlada.
d) Aplicar el procedimiento del manual.

76. Un planeador vuela VFR en clase D a FL 110, en una zona cuya altitud de transición es 6 000 ft. ¿Cuál es la visibilidad de vuelo mínima exigida?

a) 1,5 km.
b) 8 km.
c) 3 km.
d) 5 km.

77. ¿Qué significa OBST?

a) Obstrucción de la pista por tráfico en movimiento.
b) Obstáculo.
c) Observación meteorológica de aeródromo.
d) Punto de notificación obligatorio.

78. ¿Qué son alerones diferenciales?

a) Alerones con mayor recorrido hacia arriba que hacia abajo.
b) Alerones con mayor recorrido hacia abajo que hacia arriba.
c) Alerones con igual recorrido en ambos sentidos.
d) Alerones que se desplazan ambos hacia arriba al ordenar cualquier alabeo.

79. ¿Con qué se asocia el estrechamiento o apagamiento de la visión bajo G positiva?

a) Con una reducción del aporte de sangre a la cabeza.
b) Con exceso de sangre en la cabeza debido a G negativa.
c) Con un aumento del aporte sanguíneo a la retina bajo G positiva.
d) Con cambios de presión en el oído medio, sin relación con el riego sanguíneo cerebral.

80. ¿Qué función cumplen las plaquetas?

a) Transportan oxígeno mediante hemoglobina.
b) Participan principalmente en la defensa frente a microorganismos.
c) Participan en la coagulación de la sangre.
d) Transportan dióxido de carbono como función principal equivalente a los glóbulos rojos.

81. ¿Por qué debe reducirse adecuadamente la actitud al finalizar el ascenso de torno?

a) Para mantener el máximo ángulo de ascenso hasta que una sobrecarga rompa el eslabón.
b) Para reducir la IAS por debajo del margen seguro antes de soltar.
c) Para compensar la falta de tensión aumentando el ángulo de ataque al final del lanzamiento.
d) Para evitar cargas excesivas y terminar el lanzamiento con control.

82. De 40° N a 41° N por un meridiano, ¿qué distancia náutica aproximada hay?

a) 1 NM.
b) 120 NM.
c) 60 NM.
d) 360 NM.

83. Un piloto dice: «Voy a demostrar que puedo; a mí no me pasará nada». ¿Qué actitudes combina?

a) Afán de demostrar capacidad e invulnerabilidad.
b) Impulsividad y resignación.
c) Rechazo de la autoridad y resignación.
d) Impulsividad y rechazo de la autoridad.

84. ¿Qué efecto puede producir un suceso inesperado y brusco?

a) Una mejora inmediata y sostenida de la capacidad para elegir entre varias respuestas.

b) Un sobresalto que retrasa temporalmente una respuesta adecuada.

c) Una reducción de la carga mental al concentrar automáticamente todos los recursos en la solución correcta.

d) Una respuesta refleja que garantiza ejecutar correctamente el procedimiento aprendido.

85. Con anticiclón invernal, terreno húmedo y viento débil, ¿qué peligro VFR puede persistir?

a) Un aumento garantizado de visibilidad, porque la alta presión impide la saturación cerca del suelo.

b) Ausencia de nubosidad baja, aunque el aire junto al terreno se enfríe hasta el punto de rocío.

c) Convección intensa por el enfriamiento del suelo, aunque haya inversión y poco calentamiento diurno.

d) Niebla o estratos bajos.

86. ¿Qué indica el sobredesarrollo de cúmulos?

a) El aplanamiento de los cúmulos al alcanzar una inversión que detiene su crecimiento.

b) La reducción de la nubosidad por evaporación y descenso de aire.

c) El aumento de la extensión horizontal sin ningún crecimiento vertical ni riesgo de chubascos.

d) Evolución vertical que puede producir chubascos o tormentas.

87. A presión constante, ¿qué ocurre con la densidad del aire al aumentar su temperatura?

a) Aumenta.

b) No cambia.

c) Aumenta en proporción al cuadrado de la temperatura absoluta.

d) Disminuye.

88. ¿Cómo puede afectar el frío intenso en cabina?

a) Aumentar la sensibilidad táctil y mejorar la precisión de los movimientos finos.

b) Afectar al confort sin modificar la coordinación ni la capacidad de accionar los mandos.

c) Reducir la destreza manual y dificultar tareas precisas.

d) Conservar la destreza manual mientras no se perciba dolor en los dedos.

89. ¿Qué cambio de viento puede acompañar un frente en España?

a) Cambio de temperatura sin posibilidad de variación en dirección ni velocidad del viento.

b) Cambio de velocidad, pero la dirección permanece fija por definición en cualquier paso frontal.

c) Cambio de dirección, pero la velocidad debe permanecer constante durante todo el paso frontal.

d) Un cambio de dirección y velocidad que debe anticiparse.

90. ¿Qué puede hacer una estación que recibe socorro y puede prestar ayuda?

a) Esperar obligatoriamente a que conteste cualquier estación terrestre, aunque ninguna haya respondido y pueda ayudar.

b) Pedir a la aeronave en peligro que cambie primero a otra frecuencia antes de acusar recibo.

c) Acusar recibo y colaborar conforme al procedimiento si procede.

d) Transmitir al mismo tiempo que otras estaciones que ya están ayudando, sin coordinar la intervención.

91. ¿Qué es un error de paralaje al leer un instrumento?

a) Una desviación constante debida a una calibración incorrecta del instrumento.

b) Una lectura aparente incorrecta por observar la escala desde un ángulo inadecuado.

c) Una lectura atrasada debida a la inercia del mecanismo del instrumento.

d) Una oscilación de la aguja provocada por vibraciones de la aeronave.

92. En una carta topográfica, ¿qué indica una zona con curvas de nivel muy próximas entre sí?

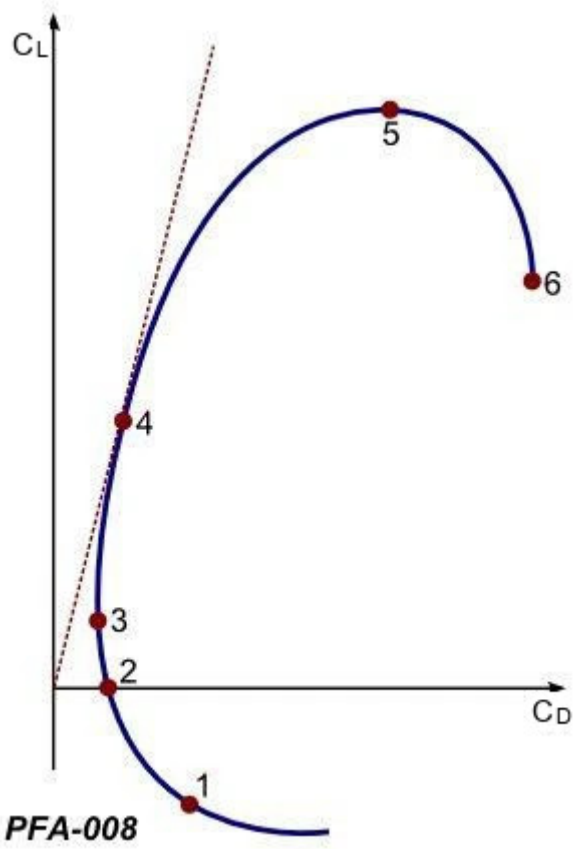
a) Una pendiente suave porque muchas curvas concentran poco desnivel.

b) Un terreno llano porque la separación de curvas no guarda relación con pendiente.

c) Un cambio local de escala de la carta, no de pendiente del terreno.

d) Una pendiente pronunciada.

93. En PFA-008, ¿qué caracteriza el punto 5?



a) El máximo CL negativo de la curva.
b) El máximo CL positivo de la curva.
c) El punto de sustentación nula.
d) Una reducción de CL posterior al máximo positivo.

94. ¿Por qué conviene seleccionar pronto un campo de aterrizaje?

a) Para poder usar el alcance en aire quieto sin recalcular el viento.
b) Para mantener el campo elegido aunque cambien sus condiciones de alcanzabilidad.
c) Para disponer de tiempo y altura para evaluarlo y organizar la llegada.
d) Para considerar definitiva la selección sin revisar obstáculos, viento ni aproximación.

95. ¿Qué fase de emergencia corresponde a una situación en la que existe una certeza razonable de que una aeronave y sus ocupantes están amenazados por un peligro grave e inminente y necesitan ayuda inmediata?

a) Corresponde a INCERFA.

b) Corresponde a ALERFA.

c) No corresponde a ninguna fase de emergencia.

d) Corresponde a DETRESFA.

96. ¿Por qué altitud GNSS y barométrica pueden diferir?

a) Cualquier diferencia demuestra necesariamente un fallo del sistema barométrico.

b) Usan referencias y principios de medida distintos; la GNSS puede requerir conversión de referencia vertical.

c) El QNH modifica directamente la altura geométrica calculada por el receptor GNSS.

d) Ambas utilizan la misma presión estática y por eso deben coincidir exactamente.

97. ¿Qué mecanismo puede explicar la cinetosis durante maniobras repetidas?

a) Un conflicto de presiones entre oído externo y oído medio, equivalente a un barotrauma.

b) Una menor presión parcial de oxígeno causada por las maniobras, incluso a baja altitud.

c) Una reducción persistente del aporte sanguíneo a la retina causada por toda inclinación lateral.

d) Un conflicto entre las señales visuales y vestibulares que recibe el cerebro.

98. Un destino a 60 km requiere fineza 40 en aire quieto. ¿Qué altura utilizable mínima ideal hace falta?

a) 600 m.

b) 1 500 m.

c) 2 400 m.

d) 150 m.

99. Dos puntos separados 220 NM aparecen a 40,7 cm. ¿Qué escala aproximada tiene la carta?

a) 1:100 000.

b) 1:500 000.

c) 1:1 000 000.

d) 1:10 000 000.

100. ¿Dónde se obtienen límites y brazos para el cálculo de carga?

a) En el manual y la documentación vigente de masa y centrado de esa aeronave.
b) En una ficha genérica del modelo sin comprobar modificaciones del ejemplar.
c) En una ficha de pesaje antigua anterior a las últimas modificaciones.
d) En la polar de velocidades únicamente, sin documentación de brazos ni límites de centrado.

101. ¿Por qué conviene apoyar las comprobaciones críticas en listas?

a) Porque conocer una lista de memoria elimina la necesidad de comprobar el estado real de los elementos.
b) Porque permiten tratar todas las acciones con igual prioridad, incluso durante una emergencia.
c) Porque la memoria de trabajo tiene capacidad limitada.
d) Porque realizar siempre la misma secuencia garantiza recordar todos los pasos sin ayuda externa.

102. ¿Qué expresa la carga alar cuando se usa masa por superficie?

a) Superficie alar dividida por masa de la aeronave.
b) Masa de la aeronave dividida por envergadura.
c) Masa de la aeronave multiplicada por superficie alar.
d) Masa de la aeronave dividida por superficie alar.

103. ¿Qué representa el ángulo de planeo?

a) El ángulo entre la cuerda del ala y el viento relativo.
b) El ángulo entre el eje del fuselaje y el horizonte.
c) El ángulo entre la cuerda del ala y el eje longitudinal del fuselaje.
d) El ángulo de la trayectoria descendente con la horizontal.

104. ¿Qué es cizalladura del viento?

a) Cambio de velocidad o dirección del viento en una distancia corta.
b) Una diferencia de temperatura con la altura, aunque el viento sea uniforme.
c) Un cambio de presión a lo largo de una ruta, aunque el viento no cambie.
d) Un viento fuerte de dirección y velocidad constantes en toda la zona.

105. Dos puntos de igual latitud difieren 3,5° de longitud. ¿Qué diferencia aproximada de tiempo solar hay?

a) 3,5 h.

b) 14 min, con el punto oriental adelantado.

c) 14 min, siempre con el occidental adelantado.

d) 35 min.

106. Para flujo ideal incompresible, ¿qué expresa Bernoulli a igual altura?

a) Presión total igual a presión estática más presión dinámica.

b) Presión total igual a presión estática menos presión dinámica.

c) Presión estática igual a presión total más presión dinámica.

d) Presión total igual a presión dinámica, sin componente estática.

107. Con timón de dirección a la izquierda en vuelo normal, ¿qué tendencia inicial se produce?

a) Guiñada del morro hacia la derecha.

b) Cabeceo del morro hacia arriba sin guiñada.

c) Guiñada del morro hacia la izquierda.

d) Alabeo a la derecha sin guiñada.

108. A altitudes relativamente bajas, ¿qué función visual, dependiente de los bastones, es especialmente sensible a la hipoxia?

a) La visión nocturna.

b) La discriminación de colores mediante los conos.

c) La agudeza central diurna mediante la fóvea.

d) El enfoque óptico mediante el cristalino.

109. ¿Qué tipo de información se encuentra principalmente en la parte GEN del AIP España?

a) Rutas ATS, clasificación del espacio aéreo y zonas con limitaciones.

b) Datos, instalaciones y procedimientos de cada aeródromo.

c) Información temporal de corta duración difundida mediante NOTAM.

d) Información general, requisitos nacionales y descripción de servicios.

110. ¿Qué requiere un sistema de ayuda al abandono de cabina, si está instalado?

a) Considerarlo sustituto del paracaídas en cualquier circunstancia.

b) Aplicar la secuencia de otro modelo sin verificar diferencias del sistema instalado.

c) Conocer su función, limitaciones y secuencia específica antes del vuelo.

d) Utilizarlo sin conocer límites porque su accionamiento garantiza siempre la salida completa.

111. Además de la experiencia reciente exigida, ¿qué necesita un titular de SPL que no sea FI(S) para transportar pasajeros?

a) Tras obtener la SPL, al menos 10 horas o 30 lanzamientos como PIC y un vuelo de entrenamiento demostrando la competencia a un FI(S).

b) Tras obtener la SPL, 5 horas o 15 lanzamientos como PIC y un vuelo de entrenamiento con FI(S).

c) Antes de obtener la SPL, 10 horas o 30 lanzamientos solo supervisados y un vuelo de entrenamiento con FI(S).

d) Tras obtener la SPL, 10 horas o 30 lanzamientos como PIC y únicamente una sesión teórica en tierra con FI(S).

112. ¿Qué orden es adecuado para el contacto inicial?

a) «EC-ABC, Sabadell Torre».

b) «Sabadell Torre, EC-ABC».

c) «Sabadell Torre», sin identificar la aeronave.

d) «EC-ABC», sin identificar la estación a la que se llama.

113. ¿Qué entidad presta el servicio de información aeronáutica, AIS, descrito en GEN 3.1 del AIP España?

a) AESA.

b) AENA.

c) La Dirección General de Aviación Civil.

d) ENAIRE.

114. ¿Qué antecedente plantea específicamente un riesgo de enfermedad por descompresión al ascender?

a) Una inmersión reciente con aire comprimido.

b) Una estancia reciente a nivel del mar sin actividad de buceo.

c) Una inmersión a poca profundidad realizada conteniendo la respiración, sin respirar aire comprimido.

d) Un entrenamiento físico a nivel del mar sin exposición a presión elevada.

115. ¿Por qué puntos pasa el eje de rotación terrestre idealizado?

a) Por los polos geográficos norte y sur.

b) Por los polos magnéticos.

c) Por dos puntos opuestos del ecuador.

d) Por el meridiano de Greenwich y dos puntos opuestos del ecuador.

116. En tierra, una serie de destellos rojos dirigida desde la torre de control significa...

a) autorizado a despegar.

b) autorizado a rodar.

c) apártese del área de aterrizaje en uso.

d) regrese al punto de partida del aeródromo.

117. La visibilidad empeora en la ruta. ¿Qué debe hacerse antes de perder VMC?

a) Mantener el rumbo inicial y esperar a perder VMC antes de buscar una alternativa.

b) Elegir una alternativa que mantenga VMC y permita aterrizar con margen.

c) Descender bajo la nube sin comprobar altura mínima, relieve ni obstáculos.

d) Continuar hasta el siguiente punto previsto basándose solo en la meteorología de un vuelo anterior.

118. ¿Qué efecto habitual tienen los aerofrenos sobre el planeo?

a) Reducen la resistencia y hacen más plana la trayectoria de planeo.

b) Aumentan la resistencia pero mejoran el alcance a igual altura disponible.

c) Aumentan la sustentación máxima y hacen más plana la trayectoria de planeo, como un dispositivo de hipersustentación.

d) Aumentan la resistencia y la pendiente de descenso; su efecto en sustentación depende del diseño.

119. ¿Qué significa el arco amarillo del anemómetro, según la certificación del tipo?

a) El intervalo autorizado para fuerte turbulencia y deflexiones bruscas de mandos.

b) El intervalo inferior a la velocidad de pérdida con flaps extendidos.

c) El intervalo que permite superar VNE si el aire está tranquilo.

d) Un intervalo de precaución, para aire suave y maniobras prudentes dentro de lo autorizado.

120. ¿Qué significa DANA?

a) Depresión asociada necesariamente a un frente frío en superficie.

b) Depresión térmica de superficie originada por el calentamiento del suelo.

c) Depresión aislada en niveles altos.

d) Dorsal de alta presión aislada de la circulación principal.

121. Un piloto de 62 años renueva su certificado médico de clase 2. ¿Cuál es su período normal de validez, salvo limitación médica individual?

a) 12 meses.

b) 24 meses.

c) 60 meses.

d) 36 meses.

122. ¿Qué tres ingredientes favorecen una tormenta?

a) Humedad, estabilidad y ausencia de ascenso.

b) Aire seco, inestabilidad y ausencia de cualquier fuente de humedad.

c) Humedad, inestabilidad y un mecanismo de ascenso.

d) Humedad, inversión estable y descenso que impide el desarrollo vertical.

123. ¿Qué condición debe confirmarse antes de abandonar la zona tras una recuperación de pérdida?

a) Una indicación de ascenso del variómetro, aunque no se haya confirmado actitud ni velocidad segura.

b) Solo que haya desaparecido el bataneo, sin valorar control ni separación del terreno.

c) Vuelo controlado y margen suficiente respecto al terreno.

d) Solo que la IAS haya aumentado, sin comprobar si persiste una actitud peligrosa.

124. En espacio aéreo de clase C, D o E, por debajo de 10 000 ft AMSL, ¿cuáles son las distancias mínimas VMC respecto de las nubes?

a) 150 m horizontalmente y 100 m verticalmente.

b) 1 500 m horizontalmente y 300 m (1 000 ft) verticalmente.

c) Libre de nubes, sin ninguna distancia horizontal.

d) 3 000 m horizontalmente y 600 m verticalmente.

125. ¿Qué riesgo supone superar VNE?

a) Una pérdida aerodinámica por el mero hecho de superar una velocidad, aunque no aumente el ángulo de ataque.

b) Únicamente mayor resistencia, sin riesgo de vibraciones aeroelásticas ni daños.

c) Una protección automática que limita las cargas, aunque no se reduzca la velocidad.

d) Flutter o daños estructurales.

126. ¿Cómo se transmite el rumbo 285 en español?

a) Dos ocho cinco.

b) Doscientos ochenta y cinco.

c) Dos ocho cinco cero.

d) Dos cinco ocho.

127. ¿Qué preparación ayuda a afrontar un vuelo largo?

a) Dormir menos la noche anterior y compensarlo con cafeína durante el vuelo.

b) Limitar el agua antes del lanzamiento y reponer toda la hidratación después del aterrizaje.

c) Dejar la alimentación y la protección ambiental para cuando aparezcan síntomas de cansancio o frío.

d) Dormir suficientemente y prever alimentación, agua y protección ambiental.

128. ¿Qué expresión anuncia una transmisión a ciegas?

a) Comprobación de radio.

b) Repita.

c) Acuse recibo.

d) Transmitiendo a ciegas.

129. ¿Qué puede acompañar a un frente frío activo?

a) Ausencia de cambios de viento porque solo cambia la temperatura de la masa de aire.

b) Ascenso lento y uniforme que excluye nubes de desarrollo vertical.

c) Disipación de todas las nubes al llegar el aire frío, sin precipitación asociada al frente.

d) Chubascos, cumulonimbos, ráfagas y cambios de viento.

130. ¿Qué señal anuncia socorro radiotelefónico?

a) PAN PAN, preferentemente repetido tres veces.

b) MAYDAY RELAY, aunque se anuncie el socorro propio y no se retransmita el de otra estación.

c) SECURITÉ, como señal aeronáutica normalizada de socorro.

d) MAYDAY, preferentemente repetido tres veces.

131. Un dirigible y un planeador convergen aproximadamente al mismo nivel, sin otras circunstancias especiales. ¿Cuál debe ceder el paso?

a) El planeador.

b) El dirigible.

c) El que tenga a la otra aeronave a su derecha, aplicando solo la regla general de convergencia.

d) Ambos deben ceder por igual y virar a la derecha como en una aproximación de frente.

132. ¿Qué amenaza al remolcador crea una posición excesivamente alta del planeador?

a) Puede levantar su cola mediante el cable y comprometer su control.

b) Puede bajar su cola y aumentar automáticamente su margen de control de profundidad.

c) Elimina la fuerza vertical del cable mientras aumenta la altura relativa del planeador.

d) Afecta solo al planeador y no transmite ningún momento de cabeceo al remolcador.

Simulacro de examen

SPL - Licencia de Piloto de Planeador (vuelo sin motor), 132 preguntas en 299 minutos!

Quizvds.it

Plantilla de respuestas

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

01: **C**	02: **D**	03: **D**	04: **D**
05: **B**	06: **B**	07: **C**	08: **D**
09: **B**	10: **D**	11: **A**	12: **B**
13: **D**	14: **A**	15: **D**	16: **C**
17: **A**	18: **A**	19: **B**	20: **C**
21: **C**	22: **B**	23: **C**	24: **D**
25: **C**	26: **C**	27: **B**	28: **A**
29: **A**	30: **D**	31: **D**	32: **C**
33: **C**	34: **D**	35: **C**	36: **B**
37: **B**	38: **D**	39: **D**	40: **D**
41: **A**	42: **B**	43: **B**	44: **B**
45: **C**	46: **C**	47: **D**	48: **C**
49: **A**	50: **D**	51: **C**	52: **C**
53: **A**	54: **A**	55: **D**	56: **A**
57: **B**	58: **C**	59: **A**	60: **D**
61: **A**	62: **B**	63: **D**	64: **B**
65: **C**	66: **A**	67: **B**	68: **B**
69: **C**	70: **A**	71: **D**	72: **A**
73: **A**	74: **D**	75: **A**	76: **B**
77: **B**	78: **A**	79: **A**	80: **C**
81: **D**	82: **C**	83: **A**	84: **B**

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

Quizvds.it

Simulacro de examen

SPL - Licencia de Piloto de Planeador (vuelo sin motor), 132 preguntas en 299 minutos!

Quizvds.it

85: **D**	86: **D**	87: **D**	88: **C**
89: **D**	90: **C**	91: **B**	92: **D**
93: **B**	94: **C**	95: **D**	96: **B**
97: **D**	98: **B**	99: **C**	100: **A**
101: **C**	102: **D**	103: **D**	104: **A**
105: **B**	106: **A**	107: **C**	108: **A**
109: **D**	110: **C**	111: **A**	112: **B**
113: **D**	114: **A**	115: **A**	116: **C**
117: **B**	118: **D**	119: **D**	120: **C**
121: **A**	122: **C**	123: **C**	124: **B**
125: **D**	126: **A**	127: **D**	128: **D**
129: **D**	130: **D**	131: **B**	132: **A**

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

Simulacro de examen

SPL - Licencia de Piloto de Planeador (vuelo sin motor), 132 preguntas en 299 minutos!

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:	71:	72:
73:	74:	75:	76:
77:	78:	79:	80:
81:	82:	83:	84:

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

Quizvds.it

Simulacro de examen

SPL - Licencia de Piloto de Planeador (vuelo sin motor), 132 preguntas en 299 minutos!

Quizvds.it

85: _____ 86: _____ 87: _____ 88: _____

89: _____ 90: _____ 91: _____ 92: _____

93: _____ 94: _____ 95: _____ 96: _____

97: _____ 98: _____ 99: _____ 100: _____

101: _____ 102: _____ 103: _____ 104: _____

105: _____ 106: _____ 107: _____ 108: _____

109: _____ 110: _____ 111: _____ 112: _____

113: _____ 114: _____ 115: _____ 116: _____

117: _____ 118: _____ 119: _____ 120: _____

121: _____ 122: _____ 123: _____ 124: _____

125: _____ 126: _____ 127: _____ 128: _____

129: _____ 130: _____ 131: _____ 132: _____