Simulacro de examen

SPL - Licencia de Piloto de Planeador (vuelo sin motor) - Performance y planificación del vuelo

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. Masa 300 kg a brazo 0,5 m y 100 kg a brazo 1,5 m: ¿cuál es el brazo combinado?

a) 1 m.
b) 2 m.
c) 0,75 m.
d) 0,25 m.

02. ¿Qué debe compararse entre pronóstico y observaciones al planear una tarea de vuelo a vela?

a) Solo que la temperatura prevista sea alta, sin comprobar bases, viento ni evolución.
b) Solo la fuerza de las térmicas, sin comprobar su altura ni alternativas de ruta.
c) Altura y fuerza de térmicas, viento, evolución nubosa y alternativas de la ruta.
d) Solo la observación de salida, sin contrastar el pronóstico del resto de la tarea.

03. Con descenso propio de 1 m/s, una descendencia del aire de 2 m/s y 1 500 m utilizables, ¿cuánto dura idealmente ese planeo uniforme?

a) 500 s, unos 8 min 20 s.
b) 1 500 s.
c) 750 s.
d) 3 000 s.

04. Tras aterrizar con un plan ATS que requiere cierre, ¿qué debe asegurarse?

a) Que basta apagar la radio para generar automáticamente una notificación de llegada.
b) Que basta comunicar la llegada al club aunque el servicio ATS no reciba el aviso requerido.
c) Que se notifique la llegada por el procedimiento aplicable.
d) Que basta aterrizar sin incidencias para que el servicio ATS conozca y cierre el plan.

05. En un NOTAM didáctico, G) indica 9 500 FT AMSL. ¿Qué expresa en sus límites verticales?

a) El límite inferior a 9 500 ft sobre el nivel medio del mar.

b) El límite superior a 9 500 ft sobre el nivel medio del mar.

c) El límite superior a 9 500 ft sobre el terreno.

d) El límite superior referido a la presión estándar, como un nivel de vuelo.

06. Si el destino está a 600 m AMSL y se desea llegar a 900 m AMSL, ¿qué altura se reserva sobre el destino?

a) 900 m.

b) 300 m.

c) 1 500 m.

d) 600 m.

07. ¿Cómo debe cerrarse un plan tras aterrizar en un campo sin ATS?

a) Mediante el borrado de la ruta en el navegador, sin notificar la llegada.

b) Mediante una transmisión al aire sin confirmar que el servicio apropiado recibe la llegada.

c) Suponiendo que el descenso y la parada del planeador generan automáticamente el cierre.

d) Mediante notificación de llegada al servicio apropiado por el medio disponible más rápido, según el procedimiento.

08. En planeo final con viento de cola, ¿qué sigue siendo necesario?

a) Llegar sin reserva porque el viento de cola elimina toda incertidumbre de alcance.

b) Reserva de llegada y valoración de cambios de viento y descendencias.

c) Omitir la evaluación del relieve intermedio si la altura calculada en destino es positiva.

d) Usar el viento de cola observado al inicio como constante sin prever cambios durante el planeo.

09. ¿Qué significa mínima caída?

a) La menor pérdida de altura por unidad de tiempo en las condiciones consideradas.

b) La mayor distancia horizontal por unidad de altura perdida.

c) La menor velocidad a la que puede volar el planeador, aunque no coincida con el mínimo de la polar.

d) La mayor velocidad de descenso disponible con aerofrenos abiertos.

10. 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.

11. ¿Qué diferencia hay entre plan ATS y tarea deportiva?

a) El plan ATS sirve a los servicios de tránsito; la tarea deportiva define objetivos de navegación y rendimiento.

b) El plan ATS concede prioridad deportiva en los puntos de viraje.

c) La declaración de tarea sustituye los requisitos de presentación del plan ATS.

d) El plan ATS y la tarea deportiva deben declarar siempre los mismos puntos de viraje, sin posibilidad de diferencias.

12. ¿Por qué una selección MacCready alta puede ser inadecuada con poca altura y térmicas inciertas?

a) Porque una selección alta conserva más altura que una baja en cualquier tramo sin ascenso.

b) Puede consumir altura y reducir opciones; debe adaptarse al riesgo y a alternativas alcanzables.

c) Porque el valor seleccionado obliga a encontrar una térmica del mismo valor antes de aterrizar.

d) Porque MacCready se basa solo en viento y no en el ascenso esperado.

Simulacro de examen

SPL - Licencia de Piloto de Planeador (vuelo sin motor) - Performance y planificación del vuelo

Quizvds.it

Plantilla de respuestas

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

01: **C**	02: **C**	03: **A**	04: **C**
05: **B**	06: **B**	07: **D**	08: **B**
09: **A**	10: **C**	11: **A**	12: **B**

Simulacro de examen

SPL - Licencia de Piloto de Planeador (vuelo sin motor) - Performance y planificación del vuelo

Quizvds.it

Hoja de respuestas

Usa esta hoja para marcar tus respuestas

01:	02:	03:	04:
05:	06:	07:	08:
09:	10:	11:	12: