Simulacro de examen

SPL - Licencia de Piloto de Planeador (vuelo sin motor) - Procedimientos operacionales

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. Al inspeccionar un campo desde el aire, ¿por qué importan los surcos?

a) Porque cualquier surco garantiza una desaceleración uniforme sin riesgo para el tren.
b) Porque su dirección no importa si la longitud total del campo parece suficiente.
c) Pueden dañar el tren y alterar el recorrido; deben valorarse dirección y profundidad.
d) Porque afectan solo al aspecto del terreno y no al recorrido de una aeronave ligera.

02. Se ha perdido un objeto en la cabina. ¿Qué debe hacerse antes del próximo lanzamiento?

a) Comprobar solo que no esté a la vista, sin revisar las zonas de mandos y conexiones.
b) Localizarlo y comprobar que no bloquea mandos ni sistemas.
c) Lanzar si los mandos se mueven ahora, sin localizar el objeto que podría desplazarse después.
d) Confiar en que el arnés impedirá que un objeto suelto alcance cualquier mando.

03. ¿Qué puede existir en el límite de una inversión con viento diferente arriba y abajo?

a) Ausencia de cizalladura porque la inversión separa por completo ambos flujos.
b) Un gradiente de temperatura que impide cualquier mezcla o turbulencia en el límite.
c) Viento uniforme a través del límite, aunque los flujos superior e inferior sean diferentes.
d) Cizalladura y posible turbulencia.

04. ¿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.

05. Al incorporarse a una térmica ocupada, ¿qué conducta reduce el riesgo de colisión?

a) Invertir el sentido de giro para mantener de frente a los planeadores que ya están dentro.
b) Cruzar el centro al nivel de otro planeador para incorporarse por la trayectoria más corta.
c) Integrarse de forma previsible, respetar el sentido existente y mantener separación visual.
d) Incorporarse atendiendo solo al variómetro, suponiendo que los demás mantendrán separación.

06. Dos aeronaves iguales, con igual masa, generan sustentación similar. ¿Cuál suele producir estela más intensa?

a) La más rápida.
b) Ambas siempre igual, porque solo importa que tengan la misma masa.
c) La que vuele más lejos del suelo, independientemente de su velocidad y ángulo de ataque.
d) La más lenta.

07. ¿Qué comprobación ayuda a valorar peligro de cizalladura antes de aterrizar?

a) Comprobar solo el viento medio y descartar cualquier diferencia entre ráfagas y promedio.
b) Examinar avisos, chubascos próximos, ráfagas y evolución del viento.
c) Usar solo un informe antiguo con calma, sin comprobar la evolución ni los chubascos cercanos.
d) Considerar que una pista larga elimina los efectos de cualquier cambio brusco de viento.

08. ¿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.

09. Antes de un aterrizaje fuera de campo, ¿cómo se gestiona el lastre de agua?

a) Se vacía a tiempo si procede y lo permite el manual, manteniendo control y simetría.
b) Descargar solo después de tocar tierra, aunque el manual recomiende vaciar antes.
c) Vaciar deliberadamente una sola ala para facilitar el viraje final.
d) Conservarlo siempre porque la mayor carga alar reduce necesariamente la distancia de aterrizaje.

10. 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.

11. Un aumento brusco de viento de cara en final, ¿qué efecto inicial puede producir?

a) Mayor IAS y tendencia a elevar la trayectoria.
b) Menor IAS y tendencia a bajar la trayectoria.
c) Mayor IAS pero menor sustentación inicial, con tendencia a bajar la trayectoria.
d) IAS inicialmente igual porque la velocidad sobre el suelo no cambia de forma instantánea.

12. ¿Qué peligro puede haber al volar bajo sobre instalaciones industriales?

a) Ascendencia utilizable sin riesgo porque todo aire calentado industrialmente es limpio.
b) Contaminantes, visibilidad reducida y turbulencia local.
c) Viento uniforme a sotavento de los edificios, sin estelas turbulentas ni cizalladura local.
d) Ascendencia estable y uniforme que puede utilizarse sin evaluar contaminación ni turbulencia.

Simulacro de examen

SPL - Licencia de Piloto de Planeador (vuelo sin motor) - Procedimientos operacionales

Quizvds.it

Plantilla de respuestas

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

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

Simulacro de examen

SPL - Licencia de Piloto de Planeador (vuelo sin motor) - 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: