Simulacro de examen

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

Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:	FECHA Y HORA:

01. Se sospecha centrado fuera del límite. ¿Qué debe hacerse antes de lanzar?

a) Detener la operación y verificar y corregir la carga.
b) Ajustar el compensador y lanzar sin comprobar la carga real.
c) Aplicar más profundidad durante el lanzamiento como sustituto de corregir el centrado.
d) Efectuar un lanzamiento de prueba para decidir después si hace falta cambiar el lastre.

02. ¿Cómo puede diferir el viento junto a una ladera del viento comunicado por un aeródromo lejano?

a) Será idéntico porque el viento comunicado se aplica sin variaciones a toda la región.
b) Será nulo porque la ladera bloquea cualquier circulación local.
c) El relieve puede modificar dirección, intensidad y turbulencia locales.
d) Puede variar solo la temperatura; dirección, velocidad y turbulencia permanecen iguales.

03. 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.

04. La altura deja pocas opciones en una travesía. ¿Qué decisión es prudente?

a) Continuar buscando ascenso hasta que no quede altura para organizar la aproximación.
b) Comprometerse a tiempo con un campo seguro y una aproximación viable.
c) Descartar un campo viable porque está lejos de una carretera, aunque no haya otra opción segura.
d) Mantener el objetivo deportivo sin actualizar la alcanzabilidad del terreno disponible.

05. Se rompe el cable en ascenso de torno. ¿Qué secuencia general es adecuada?

a) Virar hacia la pista antes de recuperar una actitud y velocidad seguras.
b) Recuperar actitud y velocidad seguras, liberar el cable y aterrizar según las opciones briefadas.
c) Mantener la actitud de ascenso para no perder altura y evaluar el aterrizaje después.
d) Realizar primero una llamada de radio y recuperar la velocidad cuando termine la transmisión.

06. ¿Cómo debe hacerse la transición al ascenso pronunciado de torno?

a) Gradualmente, con velocidad y altura suficientes conforme al entrenamiento y al manual.

b) Comenzar el ascenso pronunciado en cuanto se mueve el planeador, sin velocidad suficiente.

c) Mantener una altura de transición universal idéntica para todos los tipos y condiciones.

d) Aumentar rápidamente la actitud para ganar altura antes de comprobar la velocidad.

07. Durante el torno falla el anemómetro. ¿Qué debe guiar la respuesta?

a) Continuar el ascenso normal estimando velocidad únicamente por la altura.

b) Aumentar la actitud de ascenso hasta notar una tensión de cable mayor.

c) Mantener el morro alto y esperar a que vuelva la indicación antes de aplicar el procedimiento.

d) El procedimiento entrenado de interrupción o emergencia y el control de actitud; no continuar automáticamente el ascenso.

08. 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.

09. Una pérdida brusca de viento de cara en final, sin reacción inicial del piloto, ¿qué puede causar?

a) Mayor IAS y tendencia inicial a elevar la senda.

b) IAS inicialmente igual y aumento inmediato de sustentación.

c) Menor velocidad sobre el suelo sin ningún cambio inicial de IAS ni de sustentación.

d) Menor IAS y tendencia a quedar por debajo de la senda.

10. ¿Cuándo debe considerarse un aterrizaje preventivo?

a) Cuando ya no queda ninguna opción de aterrizaje controlado.

b) Solo al producirse una avería material, sin considerar deterioro meteorológico u otras amenazas.

c) Después de que la amenaza se haya convertido en una emergencia, aunque antes hubiera alternativas seguras.

d) Antes de que una amenaza reduzca las opciones a una emergencia inevitable.

11. ¿Qué efecto operativo puede tener hielo en el ala?

a) Mejor rendimiento por aumentar la curvatura efectiva sin otros cambios.
b) Peor rendimiento y mayor velocidad de pérdida, con respuesta alterada.
c) La misma velocidad de pérdida y manejo si la masa total apenas cambia.
d) Ningún cambio relevante mientras la superficie inferior del ala permanezca limpia.

12. Antes de lanzar un planeador, ¿qué debe acordarse sobre una posible interrupción?

a) Una altura fija de regreso aplicable a cualquier viento, terreno y tipo de planeador.
b) Únicamente la pista de retorno, sin considerar las opciones por delante a baja altura.
c) Opciones según altura, viento, terreno y procedimiento local.
d) Que el piloto decida por primera vez las opciones cuando ya se haya interrumpido el lanzamiento.

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

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: