

Simulacro de examen

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



Quizvds.it

NOMBRE DEL ALUMNO:

FECHA Y HORA:

01. 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.

02. 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.

03. Al cruzar una cresta, ¿qué trayectoria conserva una posible retirada?

- a) Una trayectoria perpendicular a la cresta sin espacio lateral para retirarse.
- b) Una trayectoria pegada al relieve, sin altura para evitar una descendencia.
- c) Una trayectoria directa al sotavento sin evaluar el viento ni las opciones de retirada.
- d) Una aproximación oblicua con altura y espacio suficientes para virar hacia terreno libre.

04. Antes del vuelo, ¿qué debe conocerse del sistema de desprendimiento de cabina?

- a) Ubicación, identificación y secuencia exacta de accionamiento del tipo.
- b) Una secuencia universal que se aplica sin diferencias a todos los modelos.
- c) Solo la ubicación de la empuñadura, sin conocer la secuencia ni otras conexiones.
- d) Que la liberación del arnés debe hacerse siempre antes de accionar cualquier mecanismo de cabina, cualquiera que sea el tipo.

Simulacro de examen

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



Quizvds.it

05. 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.

06. 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.

07. Tras una rotura queda cable colgando del planeador. ¿Qué debe valorarse?

- a) Conservar el cable hasta aterrizar sin comprobar si puede alcanzar obstáculos.
- b) Liberarlo de inmediato en cualquier posición, sin comprobar qué hay debajo.
- c) Liberarlo en una zona segura si es posible y evitar que se enganche en la aproximación.
- d) Suponer que un tramo colgante no puede engancharse porque el planeador sigue en vuelo.

08. ¿Para qué se dosifican los aerofrenos en final?

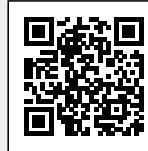
- a) Para regular la velocidad sin necesidad de controlar la actitud.
- b) Para aumentar el alcance cuando el punto de toma está demasiado lejos.
- c) Para sustituir el margen de velocidad frente a pérdida por una senda más inclinada.
- d) Para controlar la trayectoria manteniendo velocidad y margen adecuados.

09. Con viento transversal débil tras despegar una aeronave pesada, ¿qué peligro existe?

- a) La estela se aleja de la pista más deprisa cuanto menor sea el viento transversal.
- b) La estela se desplaza verticalmente hacia arriba y deja libre la trayectoria de salida.
- c) Una parte de su estela puede permanecer próxima a la pista.
- d) Un viento transversal débil elimina la estela antes de que pueda afectar al planeador.

Simulacro de examen

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



Quizvds.it

10. Tras cambiar de piloto, ¿qué debe hacerse antes del lanzamiento?

- a) Mantener el lastre y el trim del anterior piloto sin comprobar las diferencias de masa.
- b) Repetir las comprobaciones pertinentes de preparación y ajuste de cabina.
- c) Dar por revisado el arnés porque lo utilizó correctamente el piloto anterior.
- d) Conservar sin verificar los ajustes de asiento y pedales aunque haya cambiado el piloto.

11. 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.

12. ¿Qué puede complicar el abandono de cabina?

- a) Arnés, conexiones o elementos que no se hayan liberado según la secuencia del tipo.
- b) Haber practicado el procedimiento.
- c) Conocer la empuñadura del paracaídas.
- d) Llevar el equipo correctamente ajustado.

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: **D**

03: **D**

04: **A**

05: **D**

06: **A**

07: **C**

08: **D**

09: **C**

10: **B**

11: **C**

12: **A**

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: _____