

# Guía de Estudio SPL

## ***Preguntas, trampas y claves para aprobar los exámenes***

Basado en los apuntes de Iñaqui

Version 0.9.4, 28 de Enero de 2026

# Índice

Introducción .....	1
Resumen ejecutivo: Errores, Dudas y Trampas AESA (■) .....	1
1. Derecho aéreo y procedimientos de control de tráfico aéreo .....	6
1.1. Preguntas "Frecuentes" (Señaladas explícitamente) (■) .....	6
1.2. Responsabilidad Civil (Convenio de Montreal/Varsovia) (■) .....	6
1.3. Código SSR 7500 (Secuestro) (■) .....	6
1.4. Anexos OACI y Partes del AIP (■) .....	6
1.5. Licencias y Requisitos (SPL) .....	7
1.6. Reglas del Aire y Operación .....	7
1.7. Aeronaves y Categorías .....	8
1.8. Memorización de Normativa (■ Irrelevancia Operativa) .....	8
2. Factores humanos .....	9
2.1. Preguntas "Señaladas" (Marcadas irónicamente) (■) .....	9
2.2. Recuperación auditiva (■) .....	9
2.3. Nistagmo (■) .....	9
2.4. Consumo de aire y Frecuencia respiratoria (■) .....	9
2.5. Saturación de Oxígeno y Hipoxia (■) .....	9
2.6. Fisiología de Vuelo y Salud (■) .....	9
2.7. Leyes de los Gases .....	10
2.8. Psicología y Modelos de Error .....	10
2.9. Certificados Médicos y Validez .....	10
2.10. Seguridad Real vs. Examen (■) .....	11
3. Meteorología .....	12
3.1. Preguntas "Señaladas" y Burocracia (Opinión) (■) .....	12
3.2. Validez del AIRMET (■) .....	12
3.3. Intensidad de la lluvia (■) .....	12
3.4. Atmósfera Estándar (ISA) y Altimetría .....	12
3.5. Viento y Dinámica Atmosférica .....	12
3.6. Termodinámica y Nubes .....	13
3.7. Frentes y Sistemas de Presión .....	13
3.8. Informes Meteorológicos (METAR/TAF/SIGMET) .....	14
3.9. Peligros en Vuelo .....	14
4. Comunicaciones .....	15
4.1. Preguntas "Señaladas" y Temas Irrelevantes para Vuelo a Vela (■) .....	15
4.2. SELCAL (Sistema de Llamada Selectiva) (■) .....	15
4.3. Registros de comunicaciones (Grabaciones) (■) .....	15
4.4. Alcance de radio y Señales con proyectiles (■) .....	15
4.5. Procedimientos de Radio y Fraseología .....	15

4.6. Emergencia y Urgencia ( )	16
4.7. Fallo de Radio	16
4.8. Técnica y Definiciones (Anexo Test)	16
5. Principios de vuelo	18
5.1. Preguntas "Señaladas" y Terminología AESA ( )	18
5.2. Terminología AESA de Controladores y Ejes ( )	18
5.3. Posiciones de Flaps ( )	18
5.4. Aerodinámica Básica y Fórmulas	18
5.5. Estabilidad y Ejes	18
5.6. Factores de Carga (Gs) y Virajes	19
5.7. Velocidades y Anemómetro (Código de Colores)	19
5.8. Recuperación de Maniobras (Procedimientos)	20
6. Procedimientos operacionales	21
6.1. Preguntas "Señaladas" y Rarezas AESA ( )	21
6.2. Remolque por Coche y Apertura de Paracaídas ( )	21
6.3. Monitorización, Limpieza y Despegue ( )	21
6.4. Post-accidente y Frecuencias ( )	21
6.5. Procedimientos de Despegue y Lanzamiento	21
6.6. Circuitos, Aproximación y Aterrizaje ( )	22
6.7. Vuelo en Ladera y Térmica	22
6.8. Equipamiento y Normativa General	23
7. Performance y planificación de vuelo	24
7.1. Preguntas "Señaladas" y Curiosidades AESA ( )	24
7.2. Curvas de Potencia (Aviones con motor) ( )	24
7.3. Fórmula de Desplazamiento del CG	24
7.4. Peso y Centrado (Mass and Balance)	24
7.5. La Polar de Velocidades	25
7.6. Teoría McCready y Vuelo de Velocidad	25
7.7. Planificación y Cálculos de Alcance	25
7.8. Virajes y Térmicas	26
8. Conocimiento general de la aeronave	27
8.1. Preguntas "Señaladas" y Rarezas AESA ( )	27
8.2. Gancho de CG, Cápsula de Anemómetro y Mandos	27
8.3. Baterías, Paracaídas y Limpieza	27
8.4. Traducciones "Macarrónicas" AESA ( )	27
8.5. Estructura y Limitaciones (Gs)	27
8.6. Peso y Centrado	28
8.7. Instrumentación	28
8.8. Motores (Motoveleros y Autolanzables)	29
8.9. Lastre de Agua	29
9. Navegación	30

9.1. Preguntas "Señaladas", Trampas y Rarezas AESA (☐).	30
9.2. Geodesia, Cartas y Plan de Vuelo (☐).	30
9.3. Errores de Brújula y Cartografía (☐).	30
9.4. Trampas Matemáticas AESA (☐).	30
9.5. Cartografía y Proyecciones (☐).	30
9.6. Magnetismo y Cálculos de Rumbo	31
9.7. Coordenadas y Tiempo	31
9.8. Plan de Vuelo (FPL) y Normativa	31
9.9. GPS (Global Positioning System)	32
9.10. Cálculos de Viento y Deriva	32
Apéndice A: Syllabus Oficial SPL	33
A.1. 1. DERECHO AÉREO Y PROCEDIMIENTOS ATC	33
A.2. 2. FACTORES HUMANOS	33
A.3. 3. METEOROLOGÍA	33
A.4. 4. COMUNICACIONES	34
A.5. 5. PRINCIPIOS DE VUELO	34
A.6. 6. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES	34
A.7. 7. PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DE VUELO	35
A.8. 8. CONOCIMIENTO GENERAL DE LA AERONAVE	35
A.9. 9. NAVEGACIÓN	35
Índice de Trampas AESA	36

# Introducción


<https://github.com/VuelaLibre-net/examenes-spl>

Este documento está extraído de la información contenida en los manuales de teoría del aeroclub de Fuentemilanos de Iñiqui Ulibarri.

Recopilación de los puntos clave, preguntas frecuentes, "trampas" y comentarios irónicos de Iñiqui sobre el examen oficial para la obtención de la Licencia de Piloto de Planeador (SPL).

El objetivo de este documento es ayudar al estudiante a identificar qué es realmente relevante para el examen de AESA, diferenciando entre conocimientos prácticos esenciales y seguros y burocracia o datos teóricos que "hay que saberse" para aprobar.

Con frecuencia los instructores te dirán que, para aprobar el examen, respondas de determinada forma, incluso contraria a la seguridad. El bueno de Iñiqui nos hacía jurar que jamás íbamos a hacer eso en el vuelo real.










Las secciones marcadas con  indican esas preguntas específicas que suelen salir en los exámenes, a menudo con redacciones confusas o exigiendo datos muy concretos, erróneos, arbitrarios o absolutamente irrelevantes para nuestro deporte.

## Resumen ejecutivo: Errores, Dudas y Trampas AESA

Recopilación de los puntos del temario que Iñiqui y la comunidad de vuelo a vela identifican como conflictivos. Se incluyen preguntas consideradas "trampa", datos desactualizados, terminología confusa por malas traducciones, o procedimientos que divergen significativamente de la práctica real.

### 1. Derecho aéreo y procedimientos

#### Trampas y Burocracia

- **Responsabilidad Civil (Convenio de Montreal/Varsovia):** 
  - *Dato:* Preguntas sobre límites exactos en DEG (16.600 DEG daños personales, 17 DEG equipaje). 
  - *Crítica:* Normativa de transporte aéreo comercial. Exigir memorizar estas cifras a un piloto de planeador recreativo es puramente filtro académico. 
- **Código Transpondedor 7500 (Secuestro):** 
  - *Dato:* Se incluye el código de interferencia ilícita. 
  - *Crítica:* Situación extremadamente improbable en un velero ("para cuando te secuestren el planeador"). 
- **Memorización de Anexos OACI:** 
  - *Dato:* Exigencia de relacionar número de Anexo con su título. 
  - *Crítica:* Conocimiento enciclopédico de poco valor operativo. 

## Datos a Verificar

- **Plan de Vuelo (FPL):** Se cita la antelación de **60 minutos**. Verificar excepciones para VFR local.
- **Alcohol:** Regla de **8 horas**. Estándar EASA, aunque algunas normativas nacionales o de club pueden ser más estrictas (12-24h).

## 2. Factores humanos

### Preguntas Dudosas

- **Recuperación auditiva:**
  - *Dato:* 16 horas tras 2h a 50 dB.
  - *Crítica:* 50 dB es un nivel muy bajo (conversación tranquila). La fatiga auditiva a ese nivel es fisiológicamente despreciable. Probable error en la pregunta original (referida a >90dB) que se ha canonizado.
- **Saturación de Oxígeno:**
  - *Dato:* AESA considera 95% "peligroso".
  - *Crítica:* En medicina, 95% es normal. La hipoxia clínica suele definirse bajo 90-92%. El umbral de AESA es excesivamente conservador o erróneo.
- **Síntomas de Hipoxia:**
  - *Dato:* Primer síntoma = **Euforia**.
  - *Crítica:* Simplificación excesiva. Los síntomas son individuales (visión túnel, hormigueo, fatiga).

## 3. Meteorología

### Divergencias Oficiales

- **Intensidad de Lluvia:**
  - *Dato:* AESA define lluvia fuerte con umbrales muy bajos (¿6 litros?) que contradicen a la AEMET (15-60mm/h).
  - *Consejo:* Responder según el criterio de AESA para aprobar, aunque meteorológicamente sea incorrecto.
- **Validez AIRMET:**
  - *Dato:* 4 horas. Correcto según OACI, pero verificar variaciones regionales.

## 4. Comunicaciones

### Obsolescencia

- **SELCAL:**
  - *Concepto:* Sistema de llamada selectiva por HF.

- *Crítica:* Exclusivo de aviación comercial transoceánica. Nula relevancia para SPL. ❏
- **Registros de voz (45 días):** ❏
  - *Dato:* Examen pide 45 días. ❏
  - *Normativa:* OACI suele marcar 30 días. Posible desactualización de la pregunta. ❏
- **Señales con proyectiles:** ❏
  - *Crítica:* Procedimiento de interceptación muy específico, raramente usado hoy día frente a radio/luces/maniobras. ❏

## 5. Principios de vuelo ❏

### Terminología Confusa (Traducciones) ❏

- **"Freno de picada" / Spoilers:** ❏
  - *Uso AESA:* Traducción literal de "Dive Brake". ❏
  - *Realidad:* En castellano aeronáutico se denominan **Aerofrenos**. ❏
- **"Trim Tab":** ❏
  - *Uso AESA:* Anglicismo no traducido. ❏
  - *Realidad:* **Compensador**. ❏
- **Eje Lateral vs Transversal:** ❏
  - *Confusión:* A veces llaman "Lateral" al eje de cabeceo (Pitch). ❏
  - *Aclaración:* En física, eje lateral es Y (Pitch), longitudinal es X (Roll). La traducción literal de "Lateral Axis" puede inducir a error. ❏

## 6. Procedimientos operacionales ❏

### Irrealidad Operativa ❏

- **Remolque por Coche:** ❏
  - *Situación:* Preguntas frecuentes con fórmulas complejas. ❏
  - *Realidad:* Método prácticamente inexistente en España y gran parte de Europa hoy día. ❏
- **Paracaídas (Apertura):** ❏
  - *Dato AESA:* 4 segundos. ❏
  - *Realidad:* Fabricantes modernos indican 2-3 segundos. AESA mantiene datos antiguos. ❏
- **Monitorización en Aterrizaje:** ❏
  - *Respuesta AESA:* Monitorizar la **velocidad**. ❏
  - *Crítica:* En vuelo visual (VFR), la técnica correcta es mirar fuera (referencias, actitud, punto de contacto), chequeando la velocidad puntualmente, no fijando la vista en el instrumento. ❏
- **Despegue (Reptar por pista):** ❏



**Dato AESA:** Mantener las ruedas en el suelo el máximo tiempo posible. ❑

**Crítica (PELIGRO):** Exigencia contraria a la seguridad. Si se alcanza la velocidad de despegue (según AFM), el velero debe ir al aire. Mantenerlo "reptando" artificialmente, detrás del remolcador, con una alta velocidad, aumenta el riesgo de impacto con obstáculos y estrés en el tren. ❑

- **Alturas mínimas de emergencia:** ❑



**Dato exigido por el examen:** Se establece una altura de 200 ft (unos 60-70 metros) como el mínimo para intentar un viraje de 180° y volver a pista en caso de emergencia. ❑

**Crítica de seguridad:** El manual advierte que este dato es puramente para el examen. ❑

**Riesgo:** En la vida real, esa altura depende totalmente de la eficiencia (planeo) de cada modelo de velero concreto y del viento. Intentar un viraje de este tipo a tan baja altura en ciertos aviones o condiciones de viento podría llevar a una pérdida y barrena con consecuencias fatales. ❑

## 7. Performance y planificación ❑

### Conceptos de Motor ❑

- **Curvas de Potencia:** ❑
  - *Temario:* Preguntas sobre  $V_y$ , segundo régimen, potencia necesaria. ❑
  - *Crítica:* Conceptos de avión (PPL) aplicados erróneamente al temario de velero puro (que usa polares de velocidades, no curvas de potencia de motor). ❑

## 8. Conocimiento general de la aeronave ❑








### Trampas Técnicas ❑

- *Trampa:* Distinguir entre cápsula **elástica** (anemómetro) y **aneroide** (altímetro). ❑
  - **Limpieza:** ❑
- *Trampa:* Exigir "gamuza húmeda" y rechazar "gamuza mojada". Distinción semántica absurda. ❑

## 9. Navegación ❑

### Datos Enciclopédicos ❑

- **GLONASS PZ-90:** ❑
  - *Pregunta:* Sistema geodésico del GLONASS. ❑
  - *Crítica:* Dato irrelevante para la operación diaria (el GPS usa WGS84). ❑


- **Validez de Cartas:** 
  - *Contradicción:* El banco de preguntas alterna entre 28 días (ciclo AIRAC digital) y 6 meses (papel antiguo), generando confusión. 
- **Errores de Brújula (Aceleración):** 
  - *Crítica:* El error por aceleración (ANDS) es difícil de reproducir significativamente en un planeador sin motor en vuelo nivelado. 
- **Trampas con Segundos:** 
  - *Situación:* Problemas de cálculo con precisión de segundos (ej. 45° 4") irrelevantes para la navegación visual. 
  - *Crítica:* Inducen a error aritmético y confusión, aportando poco valor operativo real. Para colmo una de las posibles respuestas da el dato correcto si hubieran sido 45° 4' 

# Capítulo 1. Derecho aéreo y procedimientos de control de tráfico aéreo


## 1.1. Preguntas "Frecuentes" (Señaladas explícitamente)

Estas son las preguntas que se identifican con frases como "preguntita AESA", "esto lo preguntan mucho" o "sale mucho".

## 1.2. Responsabilidad Civil (Convenio de Montreal/Varsovia)


- El límite de responsabilidad de la compañía por daños personales es de **16.600 DEG** (Derechos Especiales de Giro)
- Equipaje facturado: **17 DEG** por kilo
- Equipaje de mano: **332 DEG**
-  *Nota: Se marcaba esto como "preguntita AESA", aunque es normativa de transporte aéreo comercial poco aplicable a un piloto recreativo de velero.*

## 1.3. Código SSR 7500 (Secuestro)

- **7500:** Interferencia ilícita (Secuestro). Se ironizaba sobre su irrelevancia para un velero:  "(para cuando te secuestren el planeador y te pidan ir con el a Cuba)"

## 1.4. Anexos OACI y Partes del AIP

Preguntas sobre burocracia y nomenclatura de documentos que no afectan la habilidad de vuelo.

- **Números de Anexos OACI:** Se incluía una regla mnemotécnica para memorizarlos ("1 6 7 11 13 14 17 18...").
  - Anexo 1: Licencias.
  - Anexo 2: Reglamento del aire / Interferencias ilícitas
  - Anexo 13: Investigación de accidentes
  - Anexo 17: Seguridad (Secuestros)
  - Anexo 18: Mercancías peligrosas
  -  *Nota: Conocer el contenido es útil, pero memorizar qué número corresponde a qué norma es una pregunta puramente teórica.*
- **Partes del AIP:** Memorizar que se divide en GEN (General), ENR (En Ruta) y AD (Aeródromos)

## 1.5. Licencias y Requisitos (SPL)

Datos numéricos sobre la obtención y mantenimiento de la licencia.

- **Edad mínima:** **16 años** para obtener la licencia 7, 8. (Para volar solo: 14 años 7).
- **Alcohol:** Dejar pasar **8 horas** tras el consumo antes de volar
- **Pasajeros:** Para llevar pasajeros se requieren **10 horas** de vuelo o **30 lanzamientos** tras obtener la licencia
- **Experiencia Reciente (últimos 24 meses):**
  - **5 horas** como piloto al mando, **15 lanzamientos** y **2 vuelos** de entrenamiento con instructor
- **Vuelo Remunerado:** Solo posible si eres mayor de 18 años y tienes **75 horas** de vuelo o **200 lanzamientos**
- **Tiempo de espera:** Para acumular horas de vuelos sucesivos, debe haber una espera de **15 minutos** entre ellos

## 1.6. Reglas del Aire y Operación

Normativa operativa y mínimos de seguridad.

- **Certificados:**
  - Certificado de Aeronavegabilidad: Validez **vitalicia**
  - ARC (Revisión de Aeronavegabilidad): Validez **1 año**
- **Alturas Mínimas:**
  - Sobre poblaciones: **300 m** (1000 ft) sobre el obstáculo más alto en un radio de 600 m
  - Vuelo general: **150 m** (500 ft) sobre tierra o agua
- **Prioridad de paso:**
  - Los planeadores deben ceder el paso a **globos y dirigibles**
  - En rumbos convergentes, tiene preferencia el que viene por la **derecha**
  - Adelantamientos: Se realizan por la **derecha**
  - Alcance: Una aeronave alcanza a otra si se aproxima con un ángulo menor a **70 grados**
- **Vuelo VFR y Meteorología:**
  - Separación de nubes (espacio aéreo no controlado por encima de 1000m): **1.500 m** horizontal y **300 m** vertical
  - Variación de velocidad (TAS): En vuelo controlado, informar si varía un **5%**
- **Señales Visuales:**
  - **"V"** en el suelo: Necesitamos ayuda
  - **"X"** en el suelo: Necesitamos ayuda médica
  - Luz roja intermitente (aeródromo): Aeropuerto inseguro, no aterrice

- Luz blanca intermitente (en vuelo): Aterrice y vaya a plataforma
- Señal de interceptación: Si el caza vira **90 grados**, significa "prosiga"

## 1.7. Aeronaves y Categorías

- **Placa de matrícula:** Debe ser de material **incombustible**
- **Categoría "Aeronave Ligera":** Aquella de menos de **7.000 Kg** (Categoría de estela turbulenta)
- **Estela Turbulenta:** Separación mínima de **3 minutos** entre ligera y pesada en despegue

## 1.8. Memorización de Normativa (🔴 Irrelevancia Operativa)

Preguntas sobre burocracia y nomenclatura de documentos que no afectan la habilidad de vuelo.

- \*🔴 **Números de Anexos OACI:** \* *Se incluía una regla mnemotécnica para memorizarlos ("1 6 7 11 13 14 17 18...").*
  - Anexo 1: Licencias.
  - Anexo 2: Reglamento del aire / Interferencias ilícitas
  - Anexo 13: Investigación de accidentes
  - Anexo 17: Seguridad (Secuestros)
  - Anexo 18: Mercancías peligrosas
  - 🔴 *Nota: Conocer el contenido es útil, pero memorizar qué número corresponde a qué norma es una pregunta puramente teórica.*
- 🔴 **Partes del AIP:** Memorizar que se divide en GEN (General), ENR (En Ruta) y AD (Aeródromos)


# Capítulo 2. Factores humanos

## 2.1. Preguntas "Señaladas" (Marcadas irónicamente)

*Se identifican explícitamente estos datos como materia de examen de AESA, a menudo criticando su utilidad práctica frente a la seguridad real.*

## 2.2. Recuperación auditiva

Se necesitan **16 horas** para recuperar la capacidad auditiva normal tras estar sometido **2 horas** a 50 dB.


-  *Se indicaba: "preguntas de los test AESA... Si no sabes esto no puedes volar con seguridad" (nótese la ironía).*

## 2.3. Nistagmo


El nistagmo espontáneo (movimiento rítmico de los ojos) es patológico si se produce cuando miramos **hacia delante**.

-  *Comentario: "esta tontería lo preguntan en los exámenes de AESA".*

## 2.4. Consumo de aire y Frecuencia respiratoria

- En reposo consumimos entre **5 a 8 litros** de aire por minuto.
- La frecuencia normal es de **12 a 18 respiraciones** por minuto.
-  *Iñaqui lo marca como "típica pregunta tonta AESA".*

## 2.5. Saturación de Oxígeno y Hipoxia

- Para AESA, una saturación del **95%** ya es un valor peligroso.
- Para aprobar el examen, el **primer síntoma** de la hipoxia es la **euforia**.
-  *Se aclaraba que en medicina real los valores son distintos, pero "tienes que poner lo que dice AESA".*

## 2.6. Fisiología de Vuelo y Salud

Datos numéricos y leyes físicas aplicadas al cuerpo humano que aparecen en el temario y la "Chuleta" final.

## 2.7. Leyes de los Gases

Se recomendaba mirarlas porque "a veces lo preguntan":

- **Ley de Boyle-Mariotte:** El volumen de un gas es inversamente proporcional a la presión (explica la expansión de gases en oídos/tripas al subir)
- **Ley de Dalton:** La presión total es la suma de las presiones parciales
- **Ley de Henry:** Explica la enfermedad descompresiva (burbujas de nitrógeno en sangre)
- **Ley de Fick:** Difusión de gases en los alvéolos
- **Ley de Graham:** Velocidad de difusión de los gases
- **Oído y Barotraumas:**
  - Una perforación timpánica leve reduce la audición en **10-15 dB**
  - La rotura del tímpano puede ocurrir con una diferencia de presión de **100 mm Hg** o más
- **Visión:**
  - La **retina** es la "película sensible"; los **conos** ven el color y detalle (visión central); los **bastones** ven en la noche y el movimiento
  - Punto ciego: Aumenta rápidamente a partir de los **1000 m** (según el test incluido)
- **Alcohol:**
  - La normativa EASA prohíbe volar **8 horas** después de beber
  - Límite en sangre: No sobrepasar **0.2 g/l** (o 0.2 mg/ml)

## 2.8. Psicología y Modelos de Error

Conceptos teóricos sobre el comportamiento y el error humano.

- **Modelo SHELL:** Explica la interacción del ser humano. La "**L**" (Liveware) está en el centro y representa al "**yo**" (el piloto)
- **Modelo del Queso Suizo (James Reason):** Los accidentes no son por un error aislado, sino por una suma de fallos latentes y activos
- **Memoria:**
  - **Sensorial:** Dura 200-300 milisegundos
  - **Corto plazo:** Dura 20-30 segundos, capacidad de 6-7 ítems
  - **Largo plazo:** Cambios estructurales en el cerebro
- **Estrés (Ley de Yerkes-Dodson):** El rendimiento máximo se consigue con un nivel **moderado** de estrés (curva en forma de U invertida)

## 2.9. Certificados Médicos y Validez

Plazos administrativos para la licencia SPL (Planeador) y Clase

- **Validez del Certificado Clase 2:**
  - Menores de 40 años: **60 meses** (5 años)
  - Entre 40 y 50 años: **24 meses** (2 años)
  - Mayores de 50 años: **12 meses** (1 año)
- **Agudeza Visual (Clase 2):**
  - **6/12 (0,5)** en cada ojo por separado.
  - **6/9 (0,7)** con ambos ojos


## 2.10. Seguridad Real vs. Examen

El texto hace una distinción crucial que es importante para tu formación, aunque no salga en el test.

### Guía de buenas prácticas



*Se incluía una sección de consejos de seguridad (como "tener siempre un plan B" o "la disciplina es una cualidad") y advertía explícitamente:*

**" ESTO NO TE VA A SALIR EN LOS EXAMENES DE AESA, PERO DE TODOS LOS APUNTES DE F.H. ES LO MAS IMPORTANTE"**

# Capítulo 3. Meteorología

## 3.1. Preguntas "Señaladas" y Burocracia (Opinión)


Estas son las preguntas donde se hacía una pausa para advertir que "esto sale mucho" o hace comentarios irónicos sobre la pregunta.


## 3.2. Validez del AIRMET

El periodo de validez no será superior a **4 horas**.

-  *Comentario: "(esta tontería sale mucho en los exámenes AESOS)"*

## 3.3. Intensidad de la lluvia

 Se advertía sobre una pregunta confusa de AESA respecto a qué se considera "lluvia fuerte". Según los exámenes de AESA lluvia fuerte ¿6 litros? (Impugna si te sale esta pregunta).

-  *Se aclaraba que AEMET clasifica fuerte entre 15 y 30 mm/h y torrencial más de 60 mm/h*
- **Oxígeno Suplementario (EASA):** Es indispensable el uso de oxígeno para todos los ocupantes por encima de **10.000 ft (3.000 m)**.
- *Se citaba la norma AMC 1 SAO OP 150*

## 3.4. Atmósfera Estándar (ISA) y Altimetría

Valores numéricos fijos que hay que memorizar.

- **Valores ISA a nivel del mar:**
  - Temperatura: **15°C**.
  - Presión: **1013,25 hPa** (o mb).
  - Gradiente vertical de temperatura: Pierde **2°C cada 1.000 ft** (o 6,5°C cada 1.000 m)
  - Gradiente vertical de presión: **1 mb cada 9 metros** (o 1 mb cada 30 ft) en capas bajas
- **Errores de Altimetría:**
  - Si vuelas de altas presiones a bajas presiones (sin corregir el QNH), el altímetro te dice que vas más alto de lo que realmente vas (**Peligro: vas más bajo**).
  - Si vuelas de zona cálida a zona fría, el altímetro indica mayor altitud que la real (**Peligro: vas más bajo**).
  - *Regla:* La situación peligrosa se da con **Bajas Presiones y Bajas Temperaturas**

## 3.5. Viento y Dinámica Atmosférica

Leyes físicas y definiciones.

- **Ley de Buys Ballot:** Si en el Hemisferio Norte te pones de espaldas al viento, la **Baja Presión** queda a tu **izquierda**
- **Fuerza de Coriolis:** En el Hemisferio Norte desvía el viento hacia la **derecha**. Es máxima en los polos y nula en el ecuador
- **Viento Geostrófico:** Es el viento que sopla paralelo a las isobaras por encima de la capa de rozamiento (aprox. 1000m)
- **Brisas:**
  - **Anabáticos:** Vientos de valle que suben por las laderas durante el día (del llano a la montaña)
  - **Catabáticos:** Vientos que bajan de la montaña al llano por la noche

## 3.6. Termodinámica y Nubes

Cálculos y gradientes térmicos.

- **Gradientes Adiabáticos:**
  - **Seco:** El aire no saturado se enfría **1°C cada 100m** al subir
  - **Saturado:** El aire saturado (nube) se enfría aprox. **0,5°C cada 100m** (debido a la liberación de calor latente)
- **Estabilidad:**
  - **Estabilidad absoluta:** Cuando el gradiente real de la atmósfera es menor que el adiabático saturado (se enfría poco con la altura)
  - **Inestabilidad absoluta:** Cuando el gradiente real es mayor que el adiabático seco (se enfría mucho con la altura, >1°C/100m)
- **Cálculo de la base de Cúmulos (Fórmula):**
  - $\text{Altura base} = 125 \times (\text{Temperatura} - \text{Punto de Rocío})$
- **Tipos de Niebla:**
  - **Radiación:** Por enfriamiento del suelo en noches claras y sin viento (típica de tierra)
  - **Advección:** Aire húmedo y cálido se mueve sobre superficie fría (típica del mar/costa)

## 3.7. Frentes y Sistemas de Presión

Simbología y características.

- **Isobaras:** Líneas que unen puntos de igual presión. Cuanto más juntas, **más viento**
- **Simbología de Frentes:**
  - **Frente Frío:** Línea azul con triángulos
  - **Frente Cálido:** Línea roja con semicírculos
- **Características del paso de frentes:**
  - **Frente Frío:** Asociado a nubes cumuliformes (Cb), chubascos, bajada de temperatura y

mejora posterior de visibilidad

- **Frente Cálido:** Nubes estratiformes, lluvias débiles continuas, mala visibilidad

## 3.8. Informes Meteorológicos (METAR/TAF/SIGMET)

Interpretación de códigos.

- **CAVOK:** Visibilidad > 10 km, sin nubes por debajo de 5000 ft, sin fenómenos significativos (Cb, precipitaciones)
- **Cambios (TREND):**
  - **TEMPO:** Fluctuaciones temporales que duran menos de una hora
  - **BECMG:** Cambio permanente esperado
  - **NOSIG:** Sin cambios significativos previstos
- **Códigos de nubes:**
  - **FEW:** 1-2 octas.
  - **SCT:** 3-4 octas.
  - **BKN:** 5-7 octas (considerado techo de nubes).
  - **OVC:** 8 octas (cubierto)

## 3.9. Peligros en Vuelo


- **Engelamiento:** El hielo aumenta el peso y la resistencia, y **disminuye la sustentación** y el empuje. La velocidad de pérdida **aumenta**
- **Tormentas:** Se recomienda mantener una distancia de seguridad de al menos **20 millas** de una tormenta severa

# Capítulo 4. Comunicaciones


## 4.1. Preguntas "Señaladas" y Temas Irrelevantes para Vuelo a Vela

Estas son las preguntas que se marcaba explícitamente como "tonterías" o temas que aparecen frecuentemente en los exámenes a pesar de su nula aplicación práctica en un velero.


## 4.2. SELCAL (Sistema de Llamada Selectiva)

- Es un sistema para comunicaciones de **larga distancia (HF)** usado en vuelos transoceánicos.
- Consiste en una combinación de **4 tonos** de audio cuya transmisión requiere aprox. **2 segundos**.
-  *Comentario: "Esta tontería sale mucho en los exámenes de AESA... te será muy práctico cuando hagas vuelos transoceánicos con tu planeador"*

## 4.3. Registros de comunicaciones (Grabaciones)

- Si preguntan cuánto tiempo se guardan los registros, la respuesta para AESA es **45 días**.
-  *Comentario: Se advertía que hay contradicción con la normativa OACI (30 días), pero recomendaba contestar 45 días y, si no la dan por válida, impugnarla*

## 4.4. Alcance de radio y Señales con proyectiles

- **Fórmula de alcance de radio:**  $\text{Rango (NM)} = 1,25 \times \sqrt{\text{Altura (ft)}}$ .
- **Señales con proyectiles (Pirotecnia):** Proyectiles que explotan en luces rojas y verdes a intervalos de 10 segundos indican a una aeronave no autorizada que está en zona prohibida/peligrosa.
-  *Nota: Se indicaba que esto "sale a menudo en los exámenes de AESA"*

## 4.5. Procedimientos de Radio y Fraseología

Reglas operativas estrictas que suelen ser objeto de preguntas tipo test.

- **Pruebas de Radio:**
  - No deben durar más de **10 segundos** y consisten en un conteo de números (uno, dos, tres...)
  - Se debe esperar al menos **10 segundos** antes de hacer una segunda llamada si no contestan
- **Colación (Readback):**
  - Es obligatorio colacionar (repetir): Autorizaciones, instrucciones de rumbo/velocidad/nivel, **Pista en uso**, QNH, Código de Transpondedor y cambios de frecuencia
  - La colación sirve para confirmar que la recepción ha sido correcta
- **Transmisión de Números y Horas:**

- Los números se transmiten dígito a dígito (ej. 175 = uno, siete, cinco)
- Los decimales se indican con la palabra "**COMA**"
- El fin del día se designa como **24:00** y el principio como **00:00**

- **Distintivos de llamada:**

- Tras la primera comunicación (ej. EC-DPE), se puede abreviar usando el primer y los dos últimos caracteres (ej. E-PE)

## 4.6. Emergencia y Urgencia 🚨

Protocolos críticos de seguridad.

- **Emergencia (Socorro):**

- Señal: **MAYDAY** (repetido 3 veces). Indica peligro grave e inminente
- Prioridad absoluta sobre todas las demás comunicaciones

- **Urgencia:**

- Señal: **PAN PAN** (repetido 3 veces). Condición que afecta a la seguridad pero no requiere ayuda inmediata

- **Frecuencias y Códigos:**

- Frecuencia de emergencia VHF: **121.500 MHz**
- **Transpondedor 7600:** Fallo de comunicaciones
- **Transpondedor 7500:** Interferencia ilícita (secuestro). 🚨 *Se ironizaba: "Si te raptan el planeador"*
- **Transpondedor 7700:** Emergencia general

## 4.7. Fallo de Radio

Procedimientos a seguir si la radio deja de funcionar.

- **Transmitiendo a ciegas:** Si falla el receptor, se debe transmitir informando de la posición y hora prevista, precedido de la frase "Transmitiendo a ciegas"
- *\*Señales luminosas (Torre a Avión):\* Aunque se mencionaba las pirotécnicas como pregunta frecuente, recuerda que en caso de fallo de radio en aeródromo controlado, la torre usará luces para dar instrucciones*

## 4.8. Técnica y Definiciones (Anexo Test)

Datos técnicos extraídos del banco de preguntas incluido al final del documento.

- **Velocidad de transmisión:** No más de **100 palabras por minuto**
- **Banda VHF:** Rango de **30 a 300 MHz** (aunque aviación usa 118-136 MHz)
- **Separación de canales:** En Europa es de **8.33 kHz** (antes 25 kHz)

- **Significados de fraseología:**


- **"Terminado"**: La conversación ha finalizado y no se espera respuesta
- **"Cambio"**: He terminado y espero su respuesta
- **"Negativo"**: Significa "No", "permiso no concedido" o "es incorrecto"

# Capítulo 5. Principios de vuelo


## 5.1. Preguntas "Señaladas" y Terminología AESA

Se destaca varios puntos donde el examen oficial utiliza un vocabulario diferente al habitual o plantea preguntas dudosas.

## 5.2. Terminología AESA de Controladores y Ejes

- **Freno de picada (Aerofrenos):**  En los exámenes de AESA, a menudo traducen el término inglés *dive brake* como "**freno de picada**" o se refieren a ellos como "**Spoilers**".
- **Trim Tab (Compensador):** AESA suele utilizar el término en inglés "**Trim Tab**" para referirse al compensador.
- **Eje Lateral:** Los manuales americanos (y a veces los exámenes traducidos) llaman "**Eje Lateral**" al eje transversal (cabeceo), lo cual puede confundir.

## 5.3. Posiciones de Flaps

-  Si preguntan cuántas posiciones de flap tiene un planeador, se sugería **impugnar** la pregunta, ya que depende del modelo. Básicamente hay 3 (neutra, positiva, negativa), pero la pregunta es ambigua.

## 5.4. Aerodinámica Básica y Fórmulas

Conceptos teóricos sobre cómo se genera la sustentación y la resistencia.

- **Sustentación (L) y Velocidad:** Depende del cuadrado de la velocidad (  $V^2$  ). A mayor velocidad, mucha más sustentación
- **Ángulo de Ataque (AoA):**
  - Es el ángulo entre la **cuerda alar** y el **viento relativo**
  - La sustentación aumenta con el AoA hasta llegar al **ángulo de pérdida** (Stall), donde disminuye bruscamente
- **Resistencias (Drag):**
  - **Resistencia Inducida:** Es consecuencia de generar sustentación (torbellinos de punta de ala). **Disminuye** al aumentar la velocidad
  - **Resistencia Parásita:** (Fricción y forma). **Aumenta** con la velocidad
- **Mejor Planeo (L/D máx):** Ocurre a la velocidad donde la suma de ambas resistencias es mínima (donde se cruzan las curvas)

## 5.5. Estabilidad y Ejes

- **Estabilidad Estática vs. Dinámica:**

- **Estática Positiva:** Tendencia inicial a volver a su posición
- **Dinámica:** Se refiere a si las oscilaciones se amortiguan con el tiempo (positiva) o se amplifican (negativa/divergente)
- **Flutter (Flameo):**
  - Vibración aeroelástica peligrosa que puede romper la estructura.
  - Ocurre cerca o por encima de la VNE.
  - Solución inmediata: **Disminuir la velocidad**
- **Barrena vs. Espiral (Diferencia Clave):**
  - **Barrena (Spin):** El ala está en pérdida. La velocidad es **baja y constante**. Gs constantes
  - **Espiral (Spiral Dive):** El ala **NO** está en pérdida. La velocidad y las Gs **aumentan rápidamente**. Peligro de fallo estructural

## 5.6. Factores de Carga (Gs) y Virajes

Esta es una sección crítica con muchos datos numéricos de examen.

- **Factor de Carga en Viraje:**
  - En un viraje de **60°** de alabeo, el factor de carga es **2G** (el peso aparente se duplica)
  - A 0° (vuelo recto) = 1G.
- **Velocidad de Pérdida con Gs:**
  - La velocidad de pérdida **aumenta** al aumentar las Gs (virajes, tirones).
  - *Ejemplo:* Un velero que entra en pérdida a 80 km/h a 1G, entrará en pérdida a **115 km/h** si hacemos un viraje de 60° (2G)
- **Categorías de Diseño (Límites de Gs):**
  - **Categoría Normal:** Soporta al menos **3.8 G**.
  - **Categoría Utility (Semi-acrobática):** Soporta al menos **4.4 G** (permite barrenas).
  - **Categoría Acrobática:** Soporta al menos **6.0 G**.

## 5.7. Velocidades y Anemómetro (Código de Colores)

Definiciones que aparecen en el diagrama de maniobra (V-n diagram).

- **VNE (Línea Roja):** Velocidad de nunca exceder
- **Arco Amarillo:** Margen de precaución. Solo se puede volar en aire en calma (sin turbulencia) y sin maniobras bruscas
- **Arco Verde:** Rango normal de operación (desde  $V_{SI}$  hasta  $V_{NO}$  o  $V_A$ ).
- **Va (Velocidad de Maniobra):** Velocidad máxima a la que se pueden aplicar los mandos al máximo sin romper el avión (antes entraría en pérdida)

## 5.8. Recuperación de Maniobras (Procedimientos)

1. **Recuperación de Pérdida:** Disminuir el ángulo de ataque (**picar**/centrar palanca)
2. **Recuperación de Barrena:**
  - a. Pedal contrario al giro.
  - b. Palanca al centro (o adelante).
  - c. Recuperar suavemente tras parar el giro
3. **Recuperación de Espiral:**
  - a. **Nivelar alas** (lo más importante y primero).
  - b. Tirar suavemente para recuperar el picado (cuidado con las Gs)

# Capítulo 6. Procedimientos operacionales

## 6.1. Preguntas "Señaladas" y Rarezas AESA (🔴)

El documento contiene un "Anexo 3" dedicado exclusivamente a "preguntas raras" y comentarios irónicos de Iñaqui sobre discrepancias entre la realidad y el examen.

## 6.2. Remolque por Coche y Apertura de Paracaídas (🔴)

- 🔴 **Remolque por Coche:** Aunque se indicaba que "En España no conozco ningún sitio donde se realice", AESA pregunta mucho sobre la velocidad de remolque.
- 🔴 **Apertura del Paracaídas:** Para AESA el tiempo de apertura son **4 segundos**. *"Da igual lo que diga el fabricante"*.

## 6.3. Monitorización, Limpieza y Despegue (🔴)

- 🔴 **Monitorización:** En el aterrizaje AESA dice que se monitoriza todo el rato **la velocidad**.
- **Limpieza:** Frecuencia **cada vuelo** con cera neutra **sin silicona**.
- 🔴 **Despegue:** Técnica de mantener las ruedas en el suelo el **máximo de tiempo posible**. *"¡Juradme que jamás haréis esto!"*.

## 6.4. Post-accidente y Frecuencias (🔴)

- 🔴 **Accidente:** ¿Qué hay que hacer? **Mentalizarse antes del vuelo**.
- **Frecuencias:** Frecuencia VHF fuera de alcance en región NAT: **131.8 MHz**.

## 6.5. Procedimientos de Despegue y Lanzamiento

Normativa y velocidades operativas para remolque avión y torno.


- **Remolque Avión:**
  - Señal de **alabeo** del avión remolcador: El velero debe soltarse obligatoriamente (señal de suelta imperativa).
  - Posición correcta: A nivel con la remolcadora (posición 1 o "alta" según FAA).
- **Remolque Torno:**
  - Velocidad de ascenso óptima (V.O.A): **1,5 veces la velocidad de pérdida (Vs)**.
  - Lluvia: **No se remolca a torno** con lluvia (aumenta la velocidad de pérdida y reduce visibilidad).
  - Fallo del cable: El operador del torno debe **cortar el cable** (guillotina) si el planeador no se suelta.
- **Estela Turbulenta:**

- Separación mínima tras aeronave media/pesada: **3 minutos**,
- Factores determinantes: Masa, envergadura, velocidad y configuración.
- Posición para evitarla: Volar **sobre** y a **barlovento** del avión pesado.


## 6.6. Circuitos, Aproximación y Aterrizaje

Parámetros numéricos para el examen.

- **Alturas Clave:**

-  *Altura mínima para volver a pista en emergencia (viraje de 180°): **200 ft (60-70m)**. \_Nota: Se advertía que esto es para el examen; en la realidad depende del planeador.*
- Buscar campo fuera de pista: Comenzar a **500 m**.

- **Viento y Aterrizaje:**

- **Viento en cola:** Baja el ángulo de descenso (planeas más).
-  *\*Viento en cara:\* Aumenta el ángulo de descenso (planeas menos). \_Nota: Se criticaba que AESA confunde ángulo de descenso con coeficiente de planeo, \_*
- Velocidad con viento en cara: Aumentar la velocidad de aproximación en **mitad de la velocidad del viento** (+1/2 Vw).

- **Pista Mojada:**

- La distancia de aterrizaje se incrementa un **15%**.
- Riesgo de **Hidroplaneo viscoso** (película fina de agua en pista suave).

- **Señales Visuales en Tierra:**

- **"V":** Necesitamos ayuda.

- **Virajes en Circuito:**

- Ángulo de inclinación de base a final: **20-30 grados**.
- Dirección estándar: Hacia la **izquierda**.

## 6.7. Vuelo en Ladera y Térmica

Reglas de paso y técnicas específicas.

- **Preferencia en Ladera:**

- Tiene preferencia el que tiene la ladera a su **derecha**.
- Adelantamientos: Se realizan por **fuera** de la ladera (hacia el valle).

- **Térmicas:**

- Técnica de centrado: **"Técnica 270"** (virar 270° al notar el máximo ascenso).
- Zonas favorables para térmicas: Pedregales, pueblos y trigales.

## 6.8. Equipamiento y Normativa General

Datos de memorización sobre seguridad y documentos.

- **Plan de Vuelo:** Se presenta **60 minutos** antes del vuelo.
- **Cartas de Navegación:** Validez de **6 meses** (o 28 días según algunas preguntas de AESA).
- **Extintores:**
  - En cabina: **CO2 y Halón**.
  - Para ruedas/frenos: **Polvo químico** (acercarse por delante o detrás, nunca lateral),
- **Grabadoras (Cajas Negras):**
  - FDR (Datos): Guardan **25 horas**. Necesaria para > 5.700 Kg.
  - CVR (Voz): Guardan los últimos **30 minutos**.
- **Salvamento Marítimo:**
  - Chaleco salvavidas: Obligatorio a más de **50 NM** de la costa.
  - Balsa salvavidas: Obligatoria a más de **100 NM**.
- **Luces de Navegación:**
  - Verde: 110°.
  - Blanca (cola): 140°.
- **Mercancías Peligrosas:** Definidas en las "Instrucciones Técnicas" de la OACI.
- **Fases de Emergencia:** INCERFA, ALERFA, DETRESFA.

# Capítulo 7. Performance y planificación de vuelo

## 7.1. Preguntas "Señaladas" y Curiosidades AESA (🔴)

*Se identifican explícitamente secciones que se incluyen solo porque salen en el examen, aunque correspondan más a aviones con motor o sean teóricas.*

## 7.2. Curvas de Potencia (Aviones con motor) (🔴)

- 🔴 El documento incluye un apartado sobre curvas de potencia porque **"lo preguntan en los exámenes de AESA a pesar de que en el Silabus del AMC no figura"**.
- **Vy (Mejor régimen de ascenso):** Es el punto donde la distancia vertical entre la curva de potencia disponible y la necesaria es máxima.
- **Segundo Régimen:** Volar en la parte trasera de la curva (velocidad baja). Para volar más lento hace falta **más potencia** (inestabilidad).

## 7.3. Fórmula de Desplazamiento del CG

Preguntan cálculos matemáticos sobre cuánto se mueve el centro de gravedad al añadir peso.

- **Fórmula:**  $\text{Desplazamiento} = (\text{Peso añadido} \times \text{Distancia}) / \text{Peso Total}$

## 7.4. Peso y Centrado (Mass and Balance)

Conceptos críticos sobre la estabilidad y la carga.

- **Centro de Gravedad (CG) vs. Centro de Presiones (CP):**
  - El CG debe estar siempre **por delante** del CP para que el planeador sea estable
  - El timón de profundidad genera sustentación negativa (hacia abajo) para equilibrar el morro
- **Efectos del CG Adelantado (Morro pesado):**
  - El planeador es **más estable** pero menos eficiente.
  - Aumenta la velocidad de pérdida.
  - Cuesta más levantar el morro en el despegue y aterrizaje
- **Efectos del CG Atrasado (Morro ligero):**
  - El planeador es **inestable** (peligroso).
  - Disminuye la capacidad de recuperar una pérdida o barrena
  - Velocidad de pérdida menor
- **Lastre y Pesos:**

- Si vuela un piloto solo, lo hará siempre en el **puesto delantero**
- Si el piloto pesa menos del mínimo, debe añadir pesas de plomo (normalmente en el morro o asiento delantero)

## 7.5. La Polar de Velocidades

Interpretación de gráficas y rendimiento.

- **Efecto del Lastre (Agua):**
  - Aumentar la carga alar (peso) **NO cambia el coeficiente de planeo máximo** (planea lo mismo).
  - Lo que cambia es la velocidad: con más peso, el máximo planeo se consigue a **mayor velocidad**
  - La velocidad de pérdida y de mínimo descenso aumentan
- **Efecto del Viento:**
  - **Viento en cara:** Se debe volar **más rápido** que la velocidad de mejor planeo (desplazar origen a la derecha)
  - **Viento en cola:** Se debe volar un poco **más lento** (desplazar origen a la izquierda)
- **Movimiento de Masas de Aire:**
  - **Si te hundes (descendencia):** Corre (vuela más rápido)
  - **Si subes (ascendencia):** Ve despacio

## 7.6. Teoría McCready y Vuelo de Velocidad

Uso del anillo del variómetro para optimizar la velocidad de crucero.

- **Ajuste del Anillo:**
  - Para máximo planeo (llegar lo más lejos posible): Poner el anillo a **0**
  - Para máxima velocidad media (velocidad de crucero): Poner el anillo en el valor de la **térmica esperada** siguiente
  - Viento en cola: Ajustar el anillo a 0 (o reducir velocidad)

## 7.7. Planificación y Cálculos de Alcance

Reglas prácticas para el examen y vuelo local.

- **Regla de alcance (Cono de seguridad):**
  - Para cálculos seguros se usa un coeficiente de **1:20** sumando **250 metros** de seguridad para el circuito
  - *Ejemplo:* Para recorrer 18 km se necesitan  $900\text{m} + 250\text{m} = 1150\text{m}$  de altura
  - *Truco de cálculo:* Dividir la distancia por 2, añadir dos ceros y sumar 250

- **Plan de Vuelo (FPL):**
  - Obligatorio para cruzar fronteras o usar aeródromos controlados
  - Presentación: Al menos **60 minutos** antes del EOBT para vuelos controlados
  - Llegada: Es obligatorio notificar la llegada inmediatamente tras aterrizar para cerrar el plan

## 7.8. Virajes y Térmicas

- **Alabeo óptimo:**
  - Térmicas estrechas (bajas): Requieren mucho alabeo (45°-60°).
  - Térmicas anchas (altas): Requieren menos alabeo (25°-35°)
  - A mayor alabeo, mayor tasa de descenso

# Capítulo 8. Conocimiento general de la aeronave

## 8.1. Preguntas "Señaladas" y Rarezas AESA (🔴)

Estas son las preguntas específicas que se advertía que salen con frecuencia y que suelen tener "truco" o una redacción particular en los exámenes oficiales.

## 8.2. Gancho de CG, Cápsula de Anemómetro y Mandos

- **Gancho de CG:** ¿Se puede usar para remolque avión? **SÍ**, si así lo indica el AFM.
- **Cápsula del Anemómetro:** Tiene una cápsula **elástica** (no aneroide).
- **Mandos Primarios:** Timón de profundidad, timón de dirección y alerones.

## 8.3. Baterías, Paracaídas y Limpieza

- **Baterías (IFR):** Deben estar al **80%** de capacidad y el soporte aguantar **15 Gs**.
- **Paracaídas:** El automático funciona por **cinta estática** y abre en **4 segundos**.
- **Limpieza:** Usar gamuza **húmeda** (no mojada).

## 8.4. Traducciones "Macarrónicas" AESA (🔴)

Se advertía repetidamente que AESA traduce literalmente términos del manual de la FAA:

- 🚫 **Freno de picada / Spoiler** = Aerofrenos.
- 🚫 **Trim Tab** = Compensador.
- 🚫 **Elevador** = Timón de profundidad.

## 8.5. Estructura y Limitaciones (Gs)

Datos numéricos sobre la resistencia estructural y categorías.

- **Factor de Carga (Virajes):**
  - En un viraje de **60°**, el factor de carga es **2 G** (el peso aparente se duplica)
- **Categorías de Aeronaves:**
  - **Categoría Normal:** Soporta al menos **3.8 G** (No acrobacia, no barrenas)
  - **Categoría Utility (Semi-acrobática):** Soporta al menos **4.4 G** (Permite barrenas)
  - **Categoría Acrobática:** Soporta al menos **6.0 G**
- **Materiales:**
  - El color blanco en la fibra de vidrio es obligatorio para minimizar la temperatura, ya que el

calor debilita la resina epoxi

## 8.6. Peso y Centrado

Conceptos sobre la estabilidad según la posición del Centro de Gravedad (CG).

- **CG Adelantado (Morro pesado):**
  - El avión es **más estable**.
  - La velocidad de pérdida es **más alta**.
  - Cuesta más levantar el morro en el despegue
- **CG Atrasado (Morro ligero):**
  - El avión es **inestable** (Peligroso).
  - Velocidad de pérdida menor.
  - Dificultad para salir de una barrena
- **Peso del Piloto:** Si vuelas solo en un biplaza, debes hacerlo siempre en el **asiento delantero**

## 8.7. Instrumentación

Principios de funcionamiento y errores.

- **Altímetro:**
  - Funciona con una cápsula **aneroide** (vacío parcial)
  - **Error de temperatura/presión:** "From high to low, look out below". Si vas de altas presiones a bajas (o de calor a frío) sin corregir, el altímetro dice que vas más alto de lo que realmente vas (**Peligro: vas más bajo**)
- **Variómetro:**
  - **Energía Total (Compensado):** Mide variaciones de energía total (potencial + cinética). Ignora los "tirones de palanca" (térmicas de palanca)
  - Conexiones: El compensado se conecta a la toma de **presión total** (o venturi) y a la **estática** (o botella termo)
- **Giroscópicos:**
  - Basados en **rigidez y precesión**
  - **Bastón (Indicador de viraje):** Mide el régimen de giro. Un viraje estándar son 360° en **2 minutos**
- **Brújula:**
  - Errores por aceleración: Al acelerar en rumbos E/W da error.
  - Errores por viraje (Norte/Sur): Al virar desde el Norte, la brújula se retrasa ("Norte No me paso"). Al virar desde el Sur, se adelanta ("Sur Si me paso")

## 8.8. Motores (Motoveleros y Autolanzables)

Aunque sea licencia de planeador, el temario incluye motores de combustión (para TMGs y turbos).

- **Ciclo de 4 tiempos (Otto):**
  - Admisión. 2. Compresión. 3. Explosión/Expansión. 4. Escape
  - Se produce una explosión cada **2 vueltas** de cigüeñal (en los de 2 tiempos es cada 1 vuelta)
- **Magnetos:**
  - Son independientes de la batería y del alternador. Si falla la batería, el motor **NO** se para
  - Para apagar una magneto, se pone a **masa**
- **Carburador:**
  - Mezcla ideal aire/combustible: **15:1**
- **Hielo en carburador:** El primer síntoma es una **disminución de RPM** (en hélice de paso fijo)
  - Uso de calefacción: No usar en despegue (quita potencia). Usar antes de reducir potencia para aterrizar
- **Curva de Potencia:**
  - **Primer régimen:** Zona frontal (velocidad alta).
  - **Segundo régimen:** Zona trasera (velocidad baja). Para volar más lento hace falta **más potencia** (inestabilidad)

## 8.9. Lastre de Agua

- No cambia el coeficiente de planeo máximo (L/D), solo aumenta la **velocidad** a la que se consigue
- Aumenta la velocidad de pérdida y la tasa de descenso mínima (subes peor en térmicas flojas)

# Capítulo 9. Navegación

## 9.1. Preguntas "Señaladas", Trampas y Rarezas AESA (🔴)

*Se destaca varios puntos donde el examen oficial pide datos muy específicos, obsoletos o confusos.*

## 9.2. Geodesia, Cartas y Plan de Vuelo 🔴

- **Sistemas Geodésicos:** GLONASS usa el **PZ-90**.
- **Validez de Cartas:** **28 días** (ciclo AIRAC) o **6 meses** (papel). 🔴 "Si preguntan 6 meses, impúgnala".
- **Cambio de FIR:** Se requiere plan de vuelo al cambiar de FIR (vuelo VFR en examen AESA).

## 9.3. Errores de Brújula y Cartografía 🔴

- **Aceleración Brújula (E/W):** Acelerar → Norte. Desacelerar → Sur.
- 🔴 **Escala WAC:** La escala es **1:1.000.000**. "Esto lo preguntan mucho".
- **Referencias:** Se marcan **sobre la ruta** (según AESA).

## 9.4. Trampas Matemáticas AESA 🔴

- 🔴 **Trampa de Cálculos de Tiempo:** En cálculos de conversión de tiempo, AESA pone "desvíos trampa de 5 segundos" para que falles si no calculas con precisión los decimales.

## 9.5. Cartografía y Proyecciones 🔴

Definiciones teóricas que "preguntan mucho".

- 🔴 **Escala Carta Aeronáutica Mundial (WAC):** La escala es **1:1.000.000**. Se indicaba: "**esto lo preguntan mucho**"
- **Proyección Lambert (Cónica Conforme):**
  - Es la usada en cartas aeronáuticas (OACI).
  - La línea recta dibujada en la carta es una **Ortodrómica** (distancia más corta).
  - La escala es prácticamente constante
- **Proyección Mercator (Cilíndrica):**
  - La línea recta es una **Loxodrómica** (rumbo constante).
  - La escala varía con la latitud (se deforma mucho en los polos)

## 9.6. Magnetismo y Cálculos de Rumbo

Fórmulas esenciales para resolver los problemas numéricos del test.

- **Fórmulas de Conversión:**

- **Rumbo Magnético (MH)** = Rumbo Geográfico (TC) – Declinación (  $\delta$  ).
- **Rumbo de Brújula (CH)** = Rumbo Magnético (MH) – Desvío (  $\Delta$  ).
- *Regla de signos:* Oeste (W) es negativo (-), Este (E) es positivo (+)

- **Errores de Viraje (Brújula):**

- Regla nemotécnica: **NO ME PASO - SI ME PASO.**
- Virajes al **Norte**: Sacar el viraje **antes** (NO me paso).
- Virajes al **Sur**: Sacar el viraje **después** (SI me paso)
- *Cálculo del anticipo:*  $1/2 \text{ Latitud} + 1/3 \text{ Alabeo}$

## 9.7. Coordenadas y Tiempo

- **Latitud y Millas:**

- **1 minuto** de arco de latitud equivale a **1 Milla Náutica (NM)**
- 1 NM = **1.852 metros**.

- **Husos Horarios:**

- La tierra se divide en **24 husos** de 15° cada uno
- Hora UTC = GMT = Zulú.
- España (Península): En invierno **UTC+1**, en verano **UTC+2**

## 9.8. Plan de Vuelo (FPL) y Normativa

Plazos y obligaciones administrativas.

- **Obligatoriedad:**

- Para cruzar fronteras, volar en espacio controlado, vuelo nocturno o IFR

- **Antelación de Presentación:**

- Para vuelos con servicio de control: Al menos **60 minutos** antes del EOBT (hora estimada fuera de calzos)
- *Nota:* Si solo es servicio de información desde aeródromo no controlado, se puede presentar antes de la salida sin plazo fijo de 60 min, pero la pregunta "típica" suele referirse a los 60 min.\_

- **Cierre del Plan:**

- Se debe notificar la llegada **tan pronto como sea posible** tras aterrizar

## 9.9. GPS (Global Positioning System)

- **Satélites necesarios:**
  - Para obtener una posición 3D (Latitud, Longitud y **Altitud**) se necesitan mínimo **4 satélites**
  - Con 3 satélites solo tienes posición 2D (sin altura).

## 9.10. Cálculos de Viento y Deriva

- **Deriva (Drift):** Es el ángulo entre el Rumbo (a donde apunta el morro) y la Ruta (a donde vas realmente sobre el suelo)
- **Fórmula rápida de deriva:**
  - $Deriva = (Viento\ Cruzado \times 60) / TAS$
- **Triángulo de Velocidades:**
  - Relaciona: Vector TAS (avión) + Vector Viento = Vector GS (velocidad sobre el suelo)

# Apéndice A: Syllabus Oficial SPL

Este anexo contiene el temario oficial (Syllabus) para la licencia de piloto de planeador (SPL), traducido al castellano.

## A.1. 1. DERECHO AÉREO Y PROCEDIMIENTOS ATC

- 1.1. Derecho internacional: convenios, acuerdos y organizaciones
- 1.2. Aeronavegabilidad de la aeronave
- 1.3. Nacionalidad y marcas de matrícula de las aeronaves
- 1.4. Licencias de personal
- 1.5. Reglamento del aire
- 1.6. Procedimientos para la navegación aérea: operaciones de aeronaves
- 1.7. Reglamento de tráfico aéreo: estructura del espacio aéreo
- 1.8. Servicios de tránsito aéreo (ATS) y gestión del tránsito aéreo (ATM)
- 1.9. Servicio de información aeronáutica (AIS)
- 1.10. Aeródromos, lugares de despegue externos
- 1.11. Búsqueda y salvamento
- 1.12. Seguridad (Security)
- 1.13. Notificación de accidentes
- 1.14. Derecho nacional

## A.2. 2. FACTORES HUMANOS

- 2.1. Factores humanos: conceptos básicos
- 2.2. Fisiología básica de aviación y mantenimiento de la salud
- 2.3. Psicología básica de aviación
- 2.4. Uso de oxígeno

## A.3. 3. METEOROLOGÍA

- 3.1. La atmósfera
- 3.2. Viento
- 3.3. Termodinámica
- 3.4. Nubes y niebla
- 3.5. Precipitación
- 3.6. Masas de aire y frentes
- 3.7. Sistemas de presión

- 3.8. Climatología
- 3.9. Peligros en vuelo
- 3.10. Información meteorológica

## **A.4. 4. COMUNICACIONES**

- 4.1. Definiciones
- 4.2. Comunicaciones VFR
  - 4.2.1. Comunicaciones VFR en aeródromos no controlados
  - 4.2.2. Comunicaciones VFR en aeródromos controlados
  - 4.2.3. Comunicaciones VFR con ATC (en ruta)
- 4.3. Procedimientos operativos generales
- 4.4. Términos de información meteorológica relevante (VFR)
- 4.5. Actuación requerida en caso de fallo de comunicaciones
- 4.6. Procedimientos de socorro y urgencia
- 4.7. Principios generales de propagación VHF y asignación de frecuencias

## **A.5. 5. PRINCIPIOS DE VUELO**

- 5.1. Aerodinámica (flujo de aire)
- 5.2. Mecánica de vuelo
- 5.3. Estabilidad
- 5.4. Control
- 5.5. Limitaciones (factor de carga y maniobras)
- 5.6. Pérdida y barrena
- 5.7. Picado en espiral

## **A.6. 6. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES**

- 6.1. Requisitos generales
- 6.2. Métodos de lanzamiento
- 6.3. Técnicas de vuelo a vela
- 6.4. Circuitos y aterrizaje
- 6.5. Aterrizaje fuera de campo (Outlanding)
- 6.6. Procedimientos operacionales especiales y peligros
- 6.7. Procedimientos de emergencia
- 6.8. Operación de paracaídas de emergencia y aterrizaje

## **A.7. 7. PERFORMANCE Y PLANIFICACIÓN DE VUELO**

- 7.1. Masa y centrado
- 7.2. Polar de velocidades de planeadores o velocidad de crucero
- 7.3. Planificación de vuelo y establecimiento de tareas
- 7.4. Plan de vuelo OACI (Plan de vuelo ATS)
- 7.5. Monitorización del vuelo y re-planificación en vuelo

## **A.8. 8. CONOCIMIENTO GENERAL DE LA AERONAVE**







- 8.1. Estructura (Célula)
- 8.2. Diseño de sistemas, cargas y esfuerzos
- 8.3. Tren de aterrizaje, ruedas, neumáticos y frenos
- 8.4. Masa y centrado (Equilibrado)
- 8.5. Mandos de vuelo
- 8.6. Instrumentos
- 8.7. Montaje de la aeronave, conexión de superficies de control
- 8.8. Manuales y documentos
- 8.9. Aeronavegabilidad y mantenimiento
- 8.10. Célula, motores y hélices
- 8.11. Sistemas de lastre de agua
- 8.12. Baterías (rendimiento y limitaciones operativas)
- 8.13. Paracaídas de emergencia
- 8.14. Ayuda de escape de emergencia

## **A.9. 9. NAVEGACIÓN**

- 9.1. Conceptos básicos de navegación
- 9.2. Magnetismo y brújulas
- 9.3. Cartas
- 9.4. Navegación a estima
- 9.5. Navegación en vuelo
- 9.6. Uso de GNSS
- 9.7. Uso de ATS

# Índice de Trampas AESA

En esta sección se recopilan todos los puntos críticos identificados en el temario que suelen ser objeto de preguntas confusas o arbitrarias en los exámenes oficiales.

- Responsabilidad Civil (Convenio de Montreal/Varsovia) 
- Código SSR 7500 (Secuestro) 
- Anexos OACI y Partes del AIP 
- Recuperación auditiva 
- Nistagmo 
- Consumo de aire y Frecuencia respiratoria 
- Saturación de Oxígeno y Hipoxia 
- Leyes de los Gases
- Validez del AIRMET 
- Intensidad de la lluvia 
- SELCAL (Sistema de Llamada Selectiva) 
- Registros de comunicaciones (Grabaciones) 
- Alcance de radio y Señales con proyectiles 
- Terminología AESA de Controladores y Ejes 
- Posiciones de Flaps 
- Remolque por Coche y Apertura de Paracaídas 
- Monitorización, Limpieza y Despegue 
- Post-accidente y Frecuencias 
- Curvas de Potencia (Aviones con motor) 
- Fórmula de Desplazamiento del CG
- Gancho de CG, Cápsula de Anemómetro y Mandos
- Baterías, Paracaídas y Limpieza
- Traducciones "Macarrónicas" AESA 
- Geodesia, Cartas y Plan de Vuelo 
- Errores de Brújula y Cartografía 
- Trampas Matemáticas AESA 