

Guía de Estudio SPL: Preguntas, trampas y claves para aprobar los exámenes

<https://github.com/VuelaLibre-net/examenes-spl> :doctype: book :pdf-theme: theme.yml :pdf-themesdir: /home/camus/ws/VuelaLibre.net/examenes-spl/book :lang: es :appendix-caption: Apéndice :toc: left :toc-title: Índice :sectnums: :chapter-label: Capítulo :chapter-signifier: Capítulo :icons: font :stem: latexmath

Introducción

Recopilación de los puntos clave, preguntas frecuentes, "trampas" y comentarios irónicos de Iñaqui 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 Iñaqui nos hacía jurar que jamás íbamos a hacer eso en el vuelo real.

Las secciones marcadas con **[stop circle]** 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 **[stop circle]**

Recopilación de los puntos del temario que Iñaqui 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 **[stop circle]**

Trampas y Burocracia **[stop circle]**

- **Responsabilidad Civil (Convenio de Montreal/Varsovia):** **[stop circle]**
 - *Dato:* Preguntas sobre límites exactos en DEG (16.600 DEG daños personales, 17 DEG equipaje). **[stop circle]**
 - *Crítica:* Normativa de transporte aéreo comercial. Exigir memorizar estas cifras a un piloto

de planeador recreativo es puramente filtro académico. [stop circle]

- **Código Transpondedor 7500 (Secuestro):** [stop circle]

- *Dato:* Se incluye el código de interferencia ilícita. [stop circle]
- *Crítica:* Situación extremadamente improbable en un velero ("para cuando te secuestren el planeador"). [stop circle]

- **Memorización de Anexos OACI:** [stop circle]

- *Dato:* Exigencia de relacionar número de Anexo con su título. [stop circle]
- *Crítica:* Conocimiento enciclopédico de poco valor operativo. [stop circle]

Datos a Verificar [stop circle]

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

2. Factores humanos [stop circle]

Preguntas Dudosas [stop circle]

- **Recuperación auditiva:** [stop circle]

- *Dato:* 16 horas tras 2h a 50 dB. [stop circle]
- *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. [stop circle]

- **Saturación de Oxígeno:** [stop circle]

- *Dato:* AESA considera **95%** "peligroso". [stop circle]
- *Crítica:* En medicina, 95% es normal. La hipoxia clínica suele definirse bajo 90-92%. El umbral de AESA es excesivamente conservador o erróneo. [stop circle]

- **Síntomas de Hipoxia:** [stop circle]

- *Dato:* Primer síntoma = **Euforia**. [stop circle]
- *Crítica:* Simplificación excesiva. Los síntomas son individuales (visión túnel, hormigueo, fatiga). [stop circle]

3. Meteorología [stop circle]

Divergencias Oficiales [stop circle]

- **Intensidad de Lluvia:** [stop circle]

- *Dato:* AESA define lluvia fuerte con umbrales muy bajos (¿6 litros?) que contradicen a la AEMET (15-60mm/h). [stop circle]
- *Consejo:* Responder según el criterio de AESA para aprobar, aunque meteorológicamente sea

incorrecto. [stop circle]

- **Validez AIRMET:** [stop circle]
 - *Dato:* 4 horas. Correcto según OACI, pero verificar variaciones regionales. [stop circle]

4. Comunicaciones [stop circle]

Obsolescencia [stop circle]

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

5. Principios de vuelo [stop circle]

Terminología Confusa (Traducciones) [stop circle]

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

6. Procedimientos operacionales [stop circle]

Irrealidad Operativa [stop circle]

- **Remolque por Coche:** [stop circle]
 - *Situación:* Preguntas frecuentes con fórmulas complejas. [stop circle]
 - *Realidad:* Método prácticamente inexistente en España y gran parte de Europa hoy día. [stop circle]

circle]

- **Paracaídas (Apertura):** [stop circle]

- *Dato AESA:* 4 segundos. [stop circle]
- *Realidad:* Fabricantes modernos indican 2-3 segundos. AESA mantiene datos antiguos. [stop circle]

- **Monitorización en Aterrizaje:** [stop circle]

- *Respuesta AESA:* Monitorizar la **velocidad**. [stop circle]
- *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. [stop circle]

- **Despegue (Reptar por pista):** [stop circle]

WARNING

Dato AESA: Mantener las ruedas en el suelo el máximo tiempo posible. [stop circle]

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. [stop circle]

- **Alturas mínimas de emergencia:** [stop circle]

WARNING

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. [stop circle]

Crítica de seguridad: El manual advierte que este dato es puramente para el examen. [stop circle]

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. [stop circle]

7. Performance y planificación [stop circle]

Conceptos de Motor [stop circle]

- **Curvas de Potencia:** [stop circle]

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

8. Conocimiento general de la aeronave [stop circle]

Trampas Técnicas [stop circle]

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

9. Navegación [stop circle]

Datos Enciclopédicos [stop circle]

- **GLONASS PZ-90:** [stop circle]
 - *Pregunta:* Sistema geodésico del GLONASS. [stop circle]
 - *Crítica:* Dato irrelevante para la operación diaria (el GPS usa WGS84). [stop circle]
- **Validez de Cartas:** [stop circle]
 - *Contradicción:* El banco de preguntas alterna entre 28 días (ciclo AIRAC digital) y 6 meses (papel antiguo), generando confusión. [stop circle]
- **Errores de Brújula (Aceleración):** [stop circle]
 - *Crítica:* El error por aceleración (ANDS) es difícil de reproducir significativamente en un planeador sin motor en vuelo nivelado. [stop circle]
- **Trampas con Segundos:** [stop circle]
 - *Situación:* Problemas de cálculo con precisión de segundos (ej. 45° 4") irrelevantes para la navegación visual. [stop circle]
 - *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' [stop circle]

Derecho aéreo y procedimientos de control de tráfico aéreo

Preguntas "Frecuentes" (Señaladas explícitamente) [stop circle]

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

Responsabilidad Civil (Convenio de Montreal/Varsovia) [stop circle]

- 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**
- [stop circle] *Nota: Se marcaba esto como "preguntita AESA", aunque es normativa de transporte aéreo comercial poco aplicable a un piloto recreativo de velero.*

Código SSR 7500 (Secuestro) [stop circle]

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

Anexos OACI y Partes del AIP [stop circle]

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
 - [stop circle] *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)

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

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"

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

Memorización de Normativa ([stop circle] Irrelevancia Operativa)

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

- *[stop circle] 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
 - [stop circle] *Nota: Conocer el contenido es útil, pero memorizar qué número corresponde a qué norma es una pregunta puramente teórica.*
- **[stop circle] Partes del AIP:** Memorizar que se divide en GEN (General), ENR (En Ruta) y AD (Aeródromos)

Factores humanos

Preguntas "Señaladas" (Marcadas irónicamente) [stop circle]

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

Recuperación auditiva [stop circle]

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

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

Nistagmo [stop circle]

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

- [stop circle] *Comentario: "esta tontería lo preguntan en los exámenes de AESA".*

Consumo de aire y Frecuencia respiratoria [stop circle]

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

Saturación de Oxígeno y Hipoxia [stop circle]

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

Fisiología de Vuelo y Salud [stop circle]

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

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)

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)

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

Seguridad Real vs. Examen [stop circle]

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

NOTE

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:

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

Meteorología

Preguntas "Señaladas" y Burocracia (Opinión) [stop circle]

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

Validez del AIRMET [stop circle]

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

- [stop circle] *Comentario: "(esta tontería sale mucho en los exámenes AESOS)"*

Intensidad de la lluvia [stop circle]

[stop circle] 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).

- [stop circle] *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*

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**

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

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, $>1^{\circ}\text{C}/100\text{m}$)
- **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)

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

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)

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

Comunicaciones

Preguntas "Señaladas" y Temas Irrelevantes para Vuelo a Vela [stop circle]

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.

SELCAL (Sistema de Llamada Selectiva) [stop circle]

- 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**.
- [stop circle] *Comentario: "Esta tontería sale mucho en los exámenes de AESA... te será muy práctico cuando hagas vuelos transoceánicos con tu planeador"*

Registros de comunicaciones (Grabaciones) [stop circle]

- Si preguntan cuánto tiempo se guardan los registros, la respuesta para AESA es **45 días**.
- [stop circle] *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*

Alcance de radio y Señales con proyectiles [stop circle]

- **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.
- [stop circle] *Nota: Se indicaba que esto "sale a menudo en los exámenes de AESA"*

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**)

Emergencia y Urgencia [stop circle]

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). [stop circle] *Se ironizaba: "Si te raptan el planeador"*
 - **Transpondedor 7700:** Emergencia general

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*

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"

Principios de vuelo

Preguntas "Señaladas" y Terminología AESA [stop circle]

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

Terminología AESA de Controladores y Ejes [stop circle]

- **Freno de picada (Aerofrenos):** [stop circle] 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.

Posiciones de Flaps [stop circle]

- [stop circle] 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.

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)

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

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**.

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)

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)

Procedimientos operacionales

Preguntas "Señaladas" y Rarezas AESA ([stop circle])

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

Remolque por Coche y Apertura de Paracaídas [stop circle]

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

Monitorización, Limpieza y Despegue [stop circle]

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

Post-accidente y Frecuencias [stop circle]

- [stop circle] **Accidente:** ¿Qué hay que hacer? **Mentalizarse antes del vuelo**.

- **Frecuencias:** Frecuencia VHF fuera de alcance en región NAT: **131.8 MHz**.

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.

Circuitos, Aproximación y Aterrizaje [stop circle]

Parámetros numéricos para el examen.

- **Alturas Clave:**
 - [stop circle] *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).
 - [stop circle] **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**.

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.

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.

Performance y planificación de vuelo

Preguntas "Señaladas" y Curiosidades AESA ([stop circle])

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

Curvas de Potencia (Aviones con motor) [stop circle]

- [stop circle] 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).

Fórmula de Desplazamiento del CG

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

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

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)

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

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)

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

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

Conocimiento general de la aeronave

Preguntas "Señaladas" y Rarezas AESA ([stop circle])

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.

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.

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).

Traducciones "Macarrónicas" AESA [stop circle]

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

- [stop circle] **Freno de picada / Spoiler** = Aerofrenos.
- [stop circle] **Trim Tab** = Compensador.
- [stop circle] **Elevador** = Timón de profundidad.

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

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**

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")

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)

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)

Navegación

Preguntas "Señaladas", Trampas y Rarezas AESA ([stop circle])

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

Geodesia, Cartas y Plan de Vuelo [stop circle]

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

Errores de Brújula y Cartografía [stop circle]

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

Trampas Matemáticas AESA [stop circle]

- [stop circle] **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.

Cartografía y Proyecciones [stop circle]

Definiciones teóricas que "preguntan mucho".

- [stop circle] **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)

Magnetismo y Cálculos de Rumbo

Fórmulas esenciales para resolver los problemas numéricos del test.

- **Fórmulas de Conversión:**

- **Rumbo Magnético (MH)** = Rumbo Geográfico (TC) – Declinación (δ).
- **Rumbo de Brújula (CH)** = Rumbo Magnético (MH) – Desvío (Δ).
- *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:* $1/2 \text{ Latitud} + 1/3 \text{ Alabeo}$

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**

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

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).

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)

Appendix A: Syllabus Oficial SPL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 \(Convenio de Montreal/Varsovia\) \[stop circle\]](#)
- [Código SSR 7500 \(Secuestro\) \[stop circle\]](#)
- [Anexos OACI y Partes del AIP \[stop circle\]](#)
- [Recuperación auditiva \[stop circle\]](#)
- [Nistagmo \[stop circle\]](#)
- [Consumo de aire y Frecuencia respiratoria \[stop circle\]](#)
- [Saturación de Oxígeno y Hipoxia \[stop circle\]](#)
- [Leyes de los Gases](#)
- [Validez del AIRMET \[stop circle\]](#)
- [Intensidad de la lluvia \[stop circle\]](#)
- [SELCAL \(Sistema de Llamada Selectiva\) \[stop circle\]](#)
- [Registros de comunicaciones \(Grabaciones\) \[stop circle\]](#)
- [Alcance de radio y Señales con proyectiles \[stop circle\]](#)
- [Terminología AESA de Controladores y Ejes \[stop circle\]](#)
- [Posiciones de Flaps \[stop circle\]](#)
- [Remolque por Coche y Apertura de Paracaídas \[stop circle\]](#)
- [Monitorización, Limpieza y Despegue \[stop circle\]](#)
- [Post-accidente y Frecuencias \[stop circle\]](#)

- [Curvas de Potencia \(Aviones con motor\) \[stop circle\]](#)
- [Fórmula de Desplazamiento del CG](#)
- [Gancho de CG, Cápsula de Anemómetro y Mandos](#)
- [Baterías, Paracaídas y Limpieza](#)
- [Traducciones "Macarrónicas" AESA \[stop circle\]](#)
- [Geodesia, Cartas y Plan de Vuelo \[stop circle\]](#)
- [Errores de Brújula y Cartografía \[stop circle\]](#)
- [Trampas Matemáticas AESA \[stop circle\]](#)