

**PROCESO SELECTIVO PARA INGRESO, POR EL SISTEMA GENERAL DE ACCESO LIBRE,
EN LA ESCALA DE TITULADOS DE ESCUELAS TÉCNICAS DE GRADO MEDIO DE
ORGANISMOS AUTÓNOMOS DEL MINISTERIO DE FOMENTO, ESPECIALIDAD
OPERACIONES AÉREAS
(RESOLUCIÓN DE 23 DE ABRIL DE 2021, BOE 03/05/21)**

CUESTIONARIO PRIMER EJERCICIO

MATERIAS ESPECIFICAS

PERFIL D

INSPECTOR DE ORGANIZACIONES DE FORMACION AERONAUTICA-ATO

- 71. Conforme a lo establecido en el Anexo V del Reglamento (UE) 1178/2011, de la Comisión de 3 de noviembre, el solicitante de un certificado de miembro de tripulación de cabina de pasajeros tendrá al menos:**
- A. 16 años
 - B. 18 años
 - C. 21 años
 - D. 25 años
- 72. Según el ORA.GEN.130 del Reglamento (UE) 1178/2011, de la Comisión de 3 de noviembre, uno de los siguientes cambios NO necesita ser aprobado por la Autoridad:**
- A. Cambio de gerente responsable
 - B. Lista de instructores
 - C. Política de seguridad
 - D. Cambio de denominación de la organización
- 73. Conforme a la circular operativa 16B de 28 julio de 1995, con carácter general el límite de actividad de escuela será de 8 horas, aunque podrá ampliarse a 10 horas en determinadas circunstancias. Estos límites se reducirán en una hora si el inicio de la actividad queda entre:**
- A. Las 5 pm y las 7 am
 - B. Las 6 pm y las 7 am
 - C. Las 7 pm y las 7am
 - D. Las 8 pm y las 7am
- 74. Conforme a lo establecido en el punto ORA.ATO. 330 del Reglamento (UE) 1178/2011, de la Comisión de 3 de noviembre, la aprobación para entrenamiento con cero horas de vuelo (ZFTT) solo se otorgará si el explotador de transporte aéreo comercial dispone de al menos:**
- A. 45 días de experiencia operativa en el tipo de avión
 - B. 60 días de experiencia operativa en el tipo de avión
 - C. 90 días de experiencia operativa en el tipo de avión
 - D. 120 días de experiencia operativa en el tipo de avión
- 75. Según el RD 123/2015 de 27 de febrero por el que se regula la licencia y habilitaciones del piloto de ultraligero, una de las siguientes habilitaciones no se corresponde:**
- A. Multiejes de ala fija (MAF)

- B. Hidroavión (HD)
- C. Ala Rotatoria (AR)
- D. Radiofonista (RTC)

76. Conforme a lo establecido en DTO.GEN.260 del Reglamento (UE) 1178/2011, de la Comisión de 3 de noviembre, cuando una DTO imparta instrucción sobre conocimientos teóricos:

- A. Las DTO solamente podrán utilizar instrucción *in situ*.
- B. Las DTO solamente podrán utilizar instrucción *in situ* y excepcionalmente, previa autorización de la Autoridad, podrán utilizar instrucción a distancia.
- C. Las DTO podrán utilizar instrucción *in situ* o a distancia.
- D. Las DTO utilizarán preferiblemente formación a distancia.

77. Conforme a lo establecido en las CS-FSTD(A) Issue 2 en su punto CS.FSTD(A).200 terminología, los FSTD (Flight simulation training device) serían los siguientes dispositivos:

- A. Para aviones FFS, FTD, FNPT y BITD. Para helicópteros FFS, FTD, FNPT y BITD.
- B. Para aviones FFS, FTD y FNPT. Para helicópteros FFS, FTD, FNPT y BITD.
- C. Para aviones FFS, FTD, FNPT y BITD. Para helicópteros FFS, FTD y FNPT.
- D. Para aviones FFS, FTD y FNPT. Para helicópteros FFS, FTD y FNPT.

78. Según el RD 123/2015 de 27 de febrero por el que se regula la licencia y habilitaciones del piloto de ultraligero, la edad mínima de un alumno piloto será de:

- A. 14 años.
- B. 16 años.
- C. 18 años.
- D. 21 años.

79. Conforme a lo establecido en el Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, un avión de performance clase B es:

- A. Un avión propulsado por motores de hélices con una configuración máxima de diecinueve asientos o menos para pasajeros y con una masa máxima al despegue de 5700 Kg.
- B. Un avión propulsado por motores de hélices con una configuración máxima de nueve asientos o menos para pasajeros y con una masa máxima al despegue de 5700 Kg.
- C. Un avión propulsado por motores de turbina con una configuración máxima de nueve asientos o menos para pasajeros y con una masa máxima al despegue de 5700 Kg.
- D. Un avión propulsado por motores de turbina con una configuración máxima de diecinueve asientos o menos para pasajeros y con una masa máxima al despegue de 5700 Kg.

80. Conforme a lo establecido en las CS-FSTD(A) Issue 2, el QTG (qualification test guide) deberá ser aportado para la calificación de un simulador por:

- A. El operador del FSTD, salvo el BITD que lo hará el fabricante
- B. En todos los casos el operador del FSTD
- C. En todos los casos el fabricante del FSTD
- D. Indistintamente el operador o el fabricante del FSTD

- 81. Según lo establecido en el punto NCC.GEN.140 del Anexo VI al Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, uno de los siguientes documentos NO sería necesario llevarse a bordo en un vuelo de ATO:**
- A. El AFM o documento equivalente
 - B. Las partes del manual de operaciones relativas a las funciones de los miembros de la tripulación que deberán ser de fácil acceso para los mismos
 - C. Información meteorológica adecuada
 - D. Manual de gestión o documento equivalente
- 82. Según lo establecido en el punto NCO.OP.105 del Anexo VII al Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, para la determinación de aeródromos alternativos y para el cálculo de abastecimiento de combustible, el piloto al mando deberá considerar un aeródromo como aeródromo aislado si el tiempo de vuelo hasta el aeródromo de destino alternativo más próximo es superior a:**
- A. 45 minutos en el caso de motores alternativos y 60 minutos en el caso de motores de turbina
 - B. 60 minutos en el caso de motores alternativos y 90 minutos en el caso de motores de turbina
 - C. 90 minutos en el caso de motores alternativos y 120 minutos en el caso de motores de turbina
 - D. 120 minutos en el caso de motores alternativos y 150 minutos en el caso de motores de turbina
- 83. Conforme a la circular operativa 16B de 28 julio de 1995, en escuela la duración máxima de los vuelos será de:**
- A. Para avión 3 horas y 4 en vuelos de travesía, con paradas intermedias de al menos 1 hora por cada 3 de vuelo o 4 en vuelos de travesía.
 - B. Para helicópteros 2 horas y 3 en vuelos de travesía, con paradas intermedias de al menos 1 hora por cada 2 de vuelo o 3 en vuelos de travesía.
 - C. Para avión 3 horas y 4 en vuelos de travesía, con paradas intermedias de al menos 30 minutos por cada 3 de vuelo o 4 en vuelos de travesía.
 - D. El límite es el mismo para avión y helicóptero.
- 84. Conforme a lo establecido en el CAT.GEN.MPA. 195 del Reglamento (UE) 965/2012, de la Comisión de 5 de octubre, después de un accidente grave, un incidente grave o un suceso identificado por la autoridad encargada de la investigación, el operador de una aeronave conservará los datos grabados originales del registrador de vuelo durante un período de:**
- A. 30 días, salvo indicación contraria de la autoridad encargada de la investigación.
 - B. 45 días, salvo indicación contraria de la autoridad encargada de la investigación.
 - C. 60 días, salvo indicación contraria de la autoridad encargada de la investigación.
 - D. 90 días, salvo indicación contraria de la autoridad encargada de la investigación.

- 85. Conforme a lo establecido en el ORA.AT0.120 del Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión de 3 de noviembre, uno de los siguientes registros NO se incluye entre los que deben conservarse durante todo el curso y durante un período de tres años tras finalizar la formación:**
- A. Detalles de la formación en tierra, vuelo y entrenamiento de vuelo simulado ofrecida a los estudiantes
 - B. Detalles técnicos de las aeronaves y dispositivos de simulación utilizados
 - C. Informes de progreso detallados y periódicos por parte de los instructores que incluyan evaluaciones, ensayos periódicos en vuelo para evaluar el progreso y exámenes en tierra
 - D. Información sobre las licencias y las habilitaciones y certificados correspondientes de los estudiantes, incluidas las fechas de caducidad de los certificados médicos y habilitaciones
- 86. Según el Anexo 1 de OACI, Licencias al Personal, cuál de las siguientes NO es una categoría de habilitación de Controlador Aéreo:**
- A. Habilitación para el Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS).
 - B. Habilitación de control de aproximación por procedimientos.
 - C. Habilitación de control radar de precisión para la aproximación.
 - D. Habilitación de control de área por vigilancia.
- 87. El Anexo 1 de OACI, Licencias al Personal, establece que antes de expedir una licencia de piloto de globo libre, el Estado contratante exigirá que el solicitante:**
- A. Tenga como mínimo 17 años de edad y posea una evaluación médica de LAPL vigente.
 - B. Tenga como mínimo 16 años de edad y posea una evaluación médica de Clase 3.
 - C. Tenga como mínimo 17 años de edad y posea una evaluación médica de Clase 2 vigente.
 - D. Tenga como mínimo 16 años de edad y posea una evaluación médica de Clase 2 vigente.
- 88. Según lo establecido en la Subparte C del Anexo 1 al Reglamento 1178/2011 de la Comisión, los solicitantes de una PPL (A) o PPL(H) habrán completado al menos:**
- A. 45 horas de instrucción de vuelo en la categoría de aeronave correspondiente incluidas al menos 10 horas de vuelo solo supervisado.
 - B. 50 horas de instrucción de vuelo en la categoría de aeronave correspondiente incluidas al menos 15 horas de vuelo solo supervisado.
 - C. 45 horas de instrucción de vuelo en la categoría de aeronave correspondiente incluidas al menos 15 horas de instrucción en doble mando.
 - D. 50 horas de instrucción de vuelo en la categoría de aeronave correspondiente incluidas al menos 10 horas de vuelo solo supervisado.
- 89. Según lo establecido en el FCL.105 del Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión, las atribuciones del titular de una Licencia de Piloto de Aeronave Ligera (LAPL) serán:**
- A. Actuar sin remuneración como piloto al mando en operaciones no comerciales en la categoría de aeronave apropiada, pudiendo recibir remuneración por la provisión de instrucción de vuelo para la LAPL correspondiente, siempre que disponga de atribuciones de instructor.
 - B. Actuar sin remuneración como piloto al mando en operaciones no comerciales en la categoría de aeronave apropiada, pudiendo recibir remuneración por la realización de pruebas de pericia para la licencia LAPL, siempre que disponga de atribuciones de examinador.

- C. Actuar sin remuneración como piloto al mando en operaciones no comerciales en la categoría de aeronave apropiada.
- D. Actuar sin remuneración como piloto al mando en operaciones no comerciales en la categoría de aeronave apropiada, pudiendo recibir remuneración por la realización de realización de verificaciones de competencia para la LAPL correspondiente, siempre que disponga de atribuciones de examinador.

90. Según lo dispuesto en el Apéndice 3 del Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión, el entrenamiento en vuelo en un curso integrado ATP -Aviones, sin incluir el entrenamiento de habilitación de tipo, comprenderá:

- A. Al menos 195 horas de las cuales 70 horas serán como Piloto al Mando.
- B. Al menos 185 horas de las cuales 95 horas serán de instrucción en doble mando.
- C. Al menos 195 horas de las cuales 50 horas serán como Piloto al Mando
- D. Al menos 185 horas de las cuales 50 horas serán de travesía como Piloto al Mando.

91. Según lo dispuesto en el Apéndice 3 del Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión, antes de comenzar la instrucción de vuelo de un curso modular CPL- Helicópteros el solicitante deberá:

- A. Haber completado 185 horas de vuelo, incluidas 70 como piloto al mando en helicópteros, de las cuales 10 horas serán de travesía.
- B. Haber completado 155 horas de vuelo, incluidas 70 como piloto al mando en helicópteros, de las cuales 10 horas serán de travesía.
- C. Haber completado 155 horas de vuelo, incluidas 50 como piloto al mando en helicópteros, de las cuales 10 horas serán de travesía.
- D. Haber completado 185 horas de vuelo, incluidas 50 como piloto al mando en helicópteros, de las cuales 10 horas serán de travesía.

92. En relación con la Licencia de Piloto con Tripulación de Vuelo Múltiple (MPL) cuál de las siguientes afirmaciones es correcta:

- A. El solicitante de una MPL deberá tener al menos 21 años de edad.
- B. El titular de un MPL puede actuar como copiloto o piloto al mando en transporte aéreo comercial de cualquier aeronave multipiloto.
- C. El titular de un MPL puede actuar como copiloto o piloto al mando en transporte aéreo comercial de cualquier avión multipiloto.
- D. El titular de una MPL podrá actuar como copiloto en un avión que requiera ser operado con copiloto.

93. En relación con la Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea, cuál de las siguientes afirmaciones NO es correcta:

- A. El titular de una ATPL puede ejercer todas las atribuciones del titular de una LAPL, una PPL y una CPL.
- B. El titular de una ATPL puede actuar como piloto al mando de la aeronave en transporte aéreo comercial.
- C. El solicitante de una licencia ATPL(A) superará una prueba de pericia para demostrar la capacidad para llevar a cabo como piloto al mando, de un avión multipiloto en IFR, los procedimientos y maniobras correspondientes, con la competencia apropiada a las atribuciones otorgadas.
- D. El solicitante de una licencia ATPL(H) superará una prueba de pericia para demostrar la capacidad para llevar a cabo como piloto al mando, de un helicóptero multipiloto en IFR, los procedimientos y maniobras correspondientes, con la competencia apropiada a las atribuciones otorgadas.

94. Según lo establecido en el FCL.060 del Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión, un piloto de avión o helicóptero NO operará una aeronave en transporte aéreo comercial o transporte de pasajeros como piloto al mando de noche a menos que:

- A. Haya llevado a cabo en los 90 días anteriores al menos 3 despegues, aproximaciones y aterrizajes de noche como piloto volando en una aeronave del mismo tipo o clase o en un FFS que represente el mismo tipo o clase.
- B. Haya llevado a cabo en los 90 días anteriores al menos un despegue, aproximación y aterrizaje de noche como piloto volando en una aeronave del mismo tipo o clase o en un FFS que represente el mismo tipo o clase, o sea titular de una IR.
- C. Haya llevado a cabo en los 90 días anteriores al menos 3 despegues, aproximaciones y aterrizajes de noche como piloto volando en una aeronave del mismo tipo o clase o en un FFS que represente el mismo tipo o clase, o sea titular de una IR.
- D. Haya llevado a cabo en los 90 días anteriores al menos un despegue, aproximación y aterrizaje de noche como piloto volando en una aeronave del mismo tipo o clase o en un FFS que represente el mismo tipo o clase, y sea titular de una IR.

95. Según lo establecido en el FCL.745.A del Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión, el curso avanzado de UPRT se completará en una ATO e incluirá al menos:

- A. 10 horas de instrucción teórica, reuniones prevuelo y postvuelo y 5 horas de instrucción de vuelo en doble mando.
- B. 8 horas de instrucción teórica, reuniones prevuelo y postvuelo y 5 horas de instrucción de vuelo en doble mando.
- C. 5 horas de instrucción teórica, reuniones prevuelo y postvuelo y 3 horas de instrucción de vuelo en doble mando.
- D. 5 horas de instrucción teórica, reuniones prevuelo y postvuelo y 5 horas de instrucción de vuelo en doble mando.

96. Según lo establecido en el FCL.805 del Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión, los solicitantes de una habilitación de remolcado de arrastre de publicidad aérea deberán haber completado:

- A. Al menos 100 horas de vuelo y 200 despegues y aterrizajes como piloto al mando en aviones o TMG tras la emisión de la licencia y un curso de formación en una ATO o DTO que incluya al menos 10 vuelos de instrucción con arrastre de publicidad aérea.
- B. Al menos 200 horas de vuelo y 100 despegues y aterrizajes como piloto al mando en aviones o TMG tras la emisión de la licencia y un curso de formación en una ATO o DTO que incluya al menos 10 vuelos de instrucción con arrastre de publicidad aérea.
- C. Al menos 100 horas de vuelo y 100 despegues y aterrizajes como piloto al mando en aviones o TMG tras la emisión de la licencia y un curso de formación en una ATO o DTO que incluya al menos 5 vuelos de instrucción con arrastre de publicidad aérea.
- D. Al menos 200 horas de vuelo y 100 despegues y aterrizajes como piloto al mando en aviones o TMG tras la emisión de la licencia y un curso de formación en una ATO o DTO que incluya al menos 5 vuelos de instrucción con arrastre de publicidad aérea.

97. En relación con la habilitación de vuelo por instrumentos, ¿cuál de las siguientes afirmaciones es INCORRECTA?:

- A. La IR tendrá una validez de 1 año.
- B. Si la IR no ha sido revalidada o renovada en los 7 años anteriores, los solicitantes de la IR deberán superar de nuevo el examen de conocimientos teóricos y la prueba de pericia de la IR.
- C. La verificación de competencia para la renovación de la IR puede combinarse con una verificación de competencia para la renovación de la habilitación de clase o tipo correspondiente.
- D. Los solicitantes de una IR deberán haber realizado un curso de conocimientos teóricos e instrucción de vuelo en una ATO o DTO.

98. Según lo establecido en el FCL.1005 del Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión, los examinadores no llevarán a cabo:

- A. Pruebas de pericia, verificaciones de competencia ni evaluaciones de competencia de solicitantes para la expedición de una licencia, una habilitación o un certificado, a quienes hayan impartido más del 25 % de la instrucción de vuelo requerida para la licencia, la habilitación o el certificado para el que se realiza la prueba de pericia, verificación de competencia o la evaluación de competencia.
- B. Pruebas de pericia, verificaciones de competencia ni evaluaciones de competencia de solicitantes para la expedición de una licencia, una habilitación o un certificado, a quienes hayan impartido la instrucción de vuelo requerida para la licencia, la habilitación o el certificado para el que se realiza la prueba de pericia, verificación de competencia o la evaluación de competencia.
- C. Pruebas de pericia ni evaluaciones de competencia de solicitantes para la expedición de una licencia, una habilitación o un certificado, a quienes hayan impartido más del 25 % de la instrucción de vuelo requerida para la licencia, la habilitación o el certificado para el que se realiza la prueba de pericia, verificación de competencia o la evaluación de competencia.
- D. Pruebas de pericia ni evaluaciones de competencia de solicitantes para la expedición de una licencia, una habilitación o un certificado, a quienes hayan impartido más del 15% de la instrucción de vuelo requerida para la licencia, la habilitación o el certificado para el que se realiza la prueba de pericia, verificación de competencia o la evaluación de competencia.

99. Conforme al FCL.1005.CRE las atribuciones de un examinador de habilitación de clase (CRE) son, entre otras, llevar a cabo:

- A. Las pruebas de pericia para la emisión de la PPL(A) y las pruebas de pericia y verificaciones de competencia para las habilitaciones de clase y tipo asociadas de un solo piloto, excepto para la de aviones complejos de alta performance de un solo piloto, siempre que el examinador haya completado al menos 1 000 horas de vuelo como piloto en aviones o TMG, incluidas al menos 250 horas de instrucción de vuelo.
- B. Las verificaciones de competencia para la revalidación de IR, siempre que hayan completado al menos 1 500 horas como pilotos en aviones y hayan completado al menos 450 horas de vuelo en IFR.
- C. Las pruebas de pericia para la expedición de un IR.
- D. Las evaluaciones de competencia para la emisión, revalidación o renovación de certificados para CRI(A) en aviones de un solo piloto.

100. Conforme al FCL.905.SFI las atribuciones de un instructor de vuelo en simulador (SFI) son, entre otras, instruir para:

- A. La revalidación y la renovación de una IR, siempre que sean o hayan sido titulares de una IR en la categoría de aeronave correspondiente.
- B. La emisión de una licencia.
- C. La emisión, revalidación o renovación de una habilitación de tipo o clase para aviones de un solo piloto, excepto para aeronaves de un solo piloto complejas de alta performance, cuando el solicitante aspire a atribuciones para operaciones de un solo piloto.
- D. La emisión de un certificado de TRI o SFI.