



- 1) De acuerdo con las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Documento OACI 9284/AN/905), ¿cómo se define el Número ONU?:
  - a) Para el transporte de material radiactivo, la correspondiente tasa de dosis expresada en milisieverts por hora o microsieverts por hora.
  - b) Categoría genérica que incluye botellas, tubos, bidones a presión, recipientes criogénicos cerrados, dispositivos de almacenamiento con hidruro metálico, bloques de botellas y recipientes a presión para recuperación.
  - c) Número de cuatro dígitos asignado por el Comité de Expertos de las Naciones Unidas en Transporte de Mercaderías/Mercancías Peligrosas, que sirve para reconocer las diversas sustancias o determinado grupo de ellas.
  - d) Número que se utiliza para controlar la acumulación de bultos, sobre-embalajes o contenedores con contenido de sustancias fisionables para el transporte de material radiactivo.
  
- 2) Las normas y métodos recomendados internacionales contenidos en el Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional relativo a Operación de Aeronaves aplican a:
  - a) Las operaciones de transporte aéreo comercial internacional y a las operaciones de aviación general internacional con aviones o helicópteros.
  - b) Las operaciones de transporte aéreo comercial internacional con aviones o helicópteros, pero no a las operaciones de aviación general internacional.
  - c) Las operaciones de transporte aéreo comercial internacional y a las operaciones de aviación general internacional con aviones, pero no con helicópteros.
  - d) Exclusivamente a las operaciones de transporte aéreo comercial internacional con aviones.
  
- 3) El Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (USOAP) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) analiza los sistemas de vigilancia de la seguridad operacional de:
  - a) Aerolíneas y aeródromos que presten servicios de transporte aéreo internacional.
  - b) Aerolíneas de los Estados miembros de OACI.
  - c) Estados miembros de OACI.
  - d) Asociaciones profesionales del sector de la aviación civil internacional.
  
- 4) La tripulación mínima en condiciones nocturnas para operaciones de servicio de emergencia médica con helicóptero (HEMS) será:
  - a) Dos pilotos en todo caso.
  - b) Dos pilotos y un miembro de la tripulación técnica HEMS.
  - c) Un piloto y un miembro de la tripulación técnica HEMS siempre que se cumplan ciertas condiciones.
  - d) Un piloto siempre que se cumplan ciertas condiciones.
  
- 5) En operaciones de transporte aeronáutico con fines comerciales, los aviones bimotores solo operarán una ruta en la que, en algún punto de la misma, la distancia a un aeródromo adecuado (en condiciones estándar y con aire en calma) sea superior a la distancia umbral determinada en el Reglamento (UE) No 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, si el operador ha obtenido una aprobación:
  - a) LVO
  - b) ETOPS
  - c) MNPS
  - d) PBN



- 6) Las aeronaves utilizadas para operaciones en el espacio aéreo con separación mínima vertical reducida (RVSM) estarán equipadas como mínimo con:
- un sistema de medición de altitud, dos sistemas de aviso de altitud; un sistema de control automático de altura y un transpondedor de radar secundario de vigilancia (SSR) con sistema de información de altitud, que pueda conectarse al sistema de medición de altitud en uso para controlar la altitud.
  - un sistema de medición de altitud; dos sistemas de aviso de altitud; dos sistemas de control automático de altura y un transpondedor de radar secundario de vigilancia (SSR) con sistema de información de altitud, que pueda conectarse al sistema de medición de altitud en uso para controlar la altitud.
  - dos sistemas independientes de medición de altitud; un sistema de aviso de altitud; un sistema de control automático de altura y un transpondedor de radar secundario de vigilancia (SSR) con sistema de información de altitud, que pueda conectarse al sistema de medición de altitud en uso para controlar la altitud.
  - dos sistemas independientes de medición de altitud; dos sistemas de aviso de altitud; dos sistemas de control automático de altura y un transpondedor de radar secundario de vigilancia (SSR) con sistema de información de altitud, que pueda conectarse al sistema de medición de altitud en uso para controlar la altitud.
- 7) En la SUBPARTE RAMP del Reglamento (UE) No 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, se especifica que las medidas de seguimiento posterior a las constataciones de categoría 2 detectadas en las inspecciones en rampa de aeronaves operadas bajo la supervisión reglamentaria de otro Estado incluyen:
- Imponer una restricción a la explotación de vuelo de la aeronave.
  - Notificar la constatación por escrito al operador y solicitar medidas correctoras inmediatas.
  - Notificar la constatación por escrito al operador e informar a la autoridad competente del Estado del operador y al Estado de destino de la aeronave.
  - Notificar la constatación por escrito al operador e informar a la autoridad competente del Estado del operador y, si procede, al Estado en el que esté matriculada la aeronave y se hubiera expedido la licencia de la tripulación de vuelo.
- 8) De conformidad con el Reglamento (UE) No 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, la autoridad competente establecerá y mantendrá un programa de supervisión a los operadores aéreos y aplicará un ciclo de planificación de supervisión que:
- No excederá de 36 meses pudiendo acortarse si obrasen pruebas de que el rendimiento en materia de seguridad de la organización ha disminuido.
  - Se podrá ampliar hasta un máximo de 48 meses si se cumplen ciertas condiciones.
  - Será de 24 meses sin posibilidad de extenderse o acortarse.
  - Se podrá ampliar hasta un máximo de 24 meses si la autoridad competente establece que, durante los 12 meses anteriores, se han dado las condiciones propicias para ello.
- 9) De acuerdo con el Reglamento (UE) No 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil, la solicitud de un certificado de calificación de dispositivos básicos de entrenamiento de vuelo por instrumentos (BITD) se realizará por:
- El fabricante.
  - La organización que tiene previsto operar el BITD.
  - La Autoridad Competente.
  - El operador del BITD.

- 10) De acuerdo con el Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional relativo a Aeronavegabilidad, ¿cuál es la afirmación correcta?
- El Estado de diseño es responsable de emitir el certificado de tipo y el Estado de fabricación el certificado de aeronavegabilidad.
  - El certificado de aeronavegabilidad otorgado por un Estado contratante a una aeronave será válido en cualquier otro Estado contratante.
  - En caso de una avería con efectos adversos en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, el Estado de matrícula se asegurará de que se transmite toda la información al Estado de fabricación.
  - Los Estados contratantes notificarán a OACI cualquier diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas internacionales contenidas en el Anexo y sus enmiendas.
- 11) Una organización de producción con certificado de aprobación de acuerdo con la Subparte G de la Parte 21, Anexo I del Reglamento (UE) No 748/2012 de la Comisión, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción:
- Podrá producir elementos para la construcción de aeronaves por aficionados.
  - Dispondrá de una memoria explicativa de la organización que se actualiza semestralmente.
  - Podrá realizar el mantenimiento de una aeronave nueva por él fabricada y emitir un certificado de aptitud para el servicio respecto de ese mantenimiento.
  - Podrá expedir autorización de vuelo a las aeronaves por él fabricadas para cualesquiera que sean las condiciones de vuelo.
- 12) En relación con el certificado de tipo es cierto que:
- Lo solicita a EASA la organización de producción adjuntando los planos y documentación técnica y mantendrá su validez durante cinco años en el caso de aeronaves grandes y de aerogiros grandes.
  - La transferencia del certificado de un titular solo podrá realizarse a otro titular cuando sea capaz de asumir las obligaciones y haya demostrado su capacidad ante EASA.
  - Los cambios en el certificado de tipo, ya sean mayores o menores, únicamente los podrá solicitar a EASA el titular del mismo.
  - Los cambios en el certificado de tipo, ya sean mayores o menores, únicamente los podrá aprobar EASA.
- 13) Señale la opción **INCORRECTA** en relación con el certificado de aeronavegabilidad:
- Lo emite la autoridad competente, en el caso de España es AESA, tras analizar la documentación e inspeccionar que la aeronave y sus condiciones son conformes.
  - No disponen de certificado de aeronavegabilidad las aeronaves que van a ser transferidas desde la organización de producción al cliente y están en fase de aceptación, por lo que para realizar el vuelo de aceptación requerirán de un permiso de vuelo específico.
  - Es de duración ilimitada y conservarán su validez siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el Reglamento (UE) nº 748/2012 de la Comisión.
  - Se transfiere con la aeronave siempre que la aeronave siga matriculada en un Estado donde aplique el Reglamento (UE) nº 748/2012 de la Comisión.
- 14) En relación con el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2018 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea:
- No será aplicable a aeronaves no tripuladas.
  - No será aplicable a las aeronaves relacionadas en el Anexo I.
  - No será aplicable al personal y a las organizaciones que participan en las actividades relacionadas con el diseño, producción, mantenimiento y operación de aeronaves.
  - No será aplicable a los centros de medicina aeronáutica.

- 15) En relación con los sistemas de aeronaves grandes, puede afirmarse que:
- En el Airbus 320, cuando todas las fuentes de energía eléctrica AC fallan por encima de 100 nudos, se despliega la RAT (Ram Air Turbine) de forma manual y se recoge en tierra.
  - Los mandos de gases solo se pueden mover manual.
  - La potencia hidráulica en el avión se suministra desde diferentes sistemas que reciben desde el mismo depósito.
  - El aire a presión que suministra el sistema neumático procede de los sistemas de sangrado de los motores, del compresor del APU y de la conexión del equipo de tierra.
- 16) Identifique cuál de las siguientes afirmaciones es correcta:
- De acuerdo con los requisitos de certificación, se podrá instalar un componente o equipo en un producto con certificado de tipo si está en condiciones de operar con seguridad y está acompañado por un certificado de aptitud para el servicio.
  - De acuerdo con los requisitos de certificación, se podrá instalar un componente o equipo en un producto con certificado de tipo directamente si procede de otro producto con el mismo certificado de tipo.
  - De acuerdo con los requisitos de certificación, se podrá instalar un componente o equipo en un producto con certificado de tipo si dispone de un certificado de aeronavegabilidad EASA Form 15a.
  - De acuerdo con los requisitos de certificación, no se podrá instalar un componente o equipo reparado en un producto con certificado de tipo.
- 17) De acuerdo con el Reglamento (UE) N° 1178/2011 de la Comisión de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil, señale la respuesta **INCORRECTA**:
- Los médicos examinadores aéreos deberán solicitar a EASA el certificado para desarrollar su actividad en España.
  - Los especialistas en salud y seguridad en el trabajo están cualificados para evaluar la aptitud psicofísica de los tripulantes de cabina.
  - Todas las personas relacionadas con los exámenes, evaluaciones y certificados médicos observarán en todo momento la confidencialidad médica.
  - Los centros de medicina aeronáutica tienen certificados de duración ilimitada y estará dirigido por un examinador médico con facultad para expedir certificados médicos de clase 1.
- 18) Es cierto que las aeronaves civiles no tripuladas, conocidos como UAS:
- Deben cumplir con los requisitos de diseño y fabricación establecidos en el Reglamento Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión, a partir del 31 de diciembre de 2020.
  - Deben operarse según las reglas y procedimientos establecidos en el Reglamento de Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión, a partir del 31 de diciembre de 2020.
  - Si son de construcción privada con el fin de ser utilizadas para uso recreativo no requieren ser identificadas.
  - Las operaciones que realizan se clasifican en tres categorías: "abierta", "específica" y "certificada".
- 19) Con respecto a las operaciones de las aeronaves civiles no tripuladas, conocidos como UAS, se puede afirmar que, de acuerdo con la nueva regulación europea:
- Los UAS certificados y los operadores deberán estar registrados a partir del 31 de diciembre de 2020.
  - Las operaciones se clasifican por la naturaleza de su riesgo en las siguientes categorías: abierta, específica, certificada y militar
  - Deben cumplir con los requisitos de diseño y fabricación establecidos en el Reglamento Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión, a partir del 31 de diciembre de 2020.
  - Los pilotos que operan los UAS en remoto no requieren formación.

- 20) En el Real Decreto 1678/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula la información sobre los derechos de tráfico aéreo procedentes de los acuerdos con terceros Estados en los que España sea parte y el régimen de su ejercicio, la resolución que pone fin al procedimiento de asignación de derechos de tráfico debe contener:
- Sólo el solicitante al que se asignan los derechos de tráfico.
  - El solicitante o relación de solicitantes a los que se asignan los derechos de tráfico, sin la relación de solicitantes a los que ha sido desestimada expresamente la solicitud.
  - El solicitante o relación de solicitantes a los que se asignan los derechos de tráfico, así como, en su caso, la desestimación expresa del resto de las solicitudes.
  - Sólo la valoración de los proyectos operativos que hubieran concurrido al procedimiento.
- 21) El Artículo 3 del Real Decreto 1392/2007, de 29 de octubre, por el que se establecen los requisitos para la acreditación de compañías aéreas de terceros países, dice que están exentas del cumplimiento del requisito de acreditación, sin perjuicio de la obligación de obtener el resto de las autorizaciones que sean pertinentes de conformidad con la legislación vigente, las compañías aéreas de terceros países cuyas operaciones en España se limiten a:
- Vuelos realizados por aeronaves de trabajos aéreos.
  - Vuelos con fines específicamente humanitarios.
  - Operaciones regulares en número no superior a tres por temporada de vuelos IATA (Asociación del Transporte Aéreo Internacional).
  - Operaciones no regulares en número no superior a siete por temporada de vuelos IATA (Asociación del Transporte Aéreo Internacional).
- 22) Según el Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de septiembre de 2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, la obligación de servicio público se impondrá solamente en la medida necesaria para garantizar en dicha ruta una prestación mínima de servicios aéreos regulares que cumplan determinados requisitos en materia de:
- Horarios de los servicios aéreos.
  - Limitación del número de compañías aéreas que operen la ruta.
  - Frecuencias semanales que no pueden ser inferiores a cinco.
  - Capacidad mínima que las compañías aéreas no asumirían si únicamente tuvieran en cuenta su interés comercial.
- 23) En España, actualmente hay declaradas obligaciones de servicio público (OSP) en varias rutas, estas declaraciones se aprueban por Acuerdo del Consejo de Ministros. Una de las rutas declaradas como obligación de servicio público es:
- Tenerife Norte – Madrid.
  - Granada – Sevilla.
  - Menorca – Madrid.
  - Tenerife Sur – Lanzarote.
- 24) En relación con las licencias de explotación, indique cuál de las siguientes afirmaciones es cierta:
- No estarán sujetas a la obligación de estar en posesión de una licencia de explotación válida los servicios aéreos realizados por aeronaves sin motor o ultraligeras con motor y los vuelos acrobáticos.
  - Tanto la concesión como la validez de una licencia de explotación en un momento determinado dependerán de la posesión de un certificado de operador aéreo válido que especifique las actividades que cubre la licencia de explotación.
  - La licencia de explotación deberá ser renovada dos años después de su concesión.
  - Las empresas que soliciten una licencia de explotación para realizar operaciones con aeronaves cuya masa máxima al despegue sea inferior a 10 toneladas o que tengan menos de 20 asientos no tendrán que demostrar que su capital neto es como mínimo de 100.000 euros.



- 25) Un acuerdo de arrendamiento de aeronaves se conoce como:
- “Wet lease” o acuerdo de arrendamiento con tripulación cuando se refieren a un acuerdo entre compañías aéreas según el cual la aeronave opera con el certificado de operador aéreo del arrendador.
  - “Wet lease” o acuerdo de arrendamiento con tripulación cuando se refieren a un acuerdo entre empresas según el cual la aeronave opera con el certificado de operador aéreo del arrendatario.
  - “Wet lease” o acuerdo de arrendamiento sin tripulación cuando se refieren a un acuerdo entre empresas según el cual la aeronave opera con el certificado de operador aéreo del arrendatario.
  - “Dry lease” o acuerdo de arrendamiento con tripulación cuando se refieren a un acuerdo entre empresas según el cual la aeronave opera con el certificado de operador aéreo del arrendatario.
- 26) Indique cuál de estas afirmaciones es correcta en relación con el Real Decreto 1316/2001, de 30 de noviembre, por el que se regula la bonificación en las tarifas de los servicios regulares de transporte aéreo y marítimo para los residentes en las Comunidades Autónomas de Canarias y las Illes Balears y en las Ciudades de Ceuta y Melilla:
- El documento acreditativo de la residencia para los ciudadanos españoles será el documento nacional de identidad, y para los españoles menores de 14 años que no dispongan de dicho documento, el libro de familia.
  - Se entenderá por tarifa básica, la tarifa plenamente flexible más baja para vuelos de ida o ida y vuelta, registrada por cada compañía aérea conforme a los procedimientos establecidos por la Dirección General de Aviación Civil.
  - A los efectos de este Real Decreto, tendrán la condición de residente aquellos ciudadanos que sean diputados o senadores electos por cualquier circunscripción.
  - Los residentes en Ceuta que realicen un trayecto directo entre esa ciudad y el resto del territorio nacional obtendrán la bonificación de las tarifas en el transporte aéreo cuando el trayecto tenga origen o destino en los aeropuertos de Almería, Melilla o Badajoz.
- 27) El Artículo 42.4 de la LEY 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones dice que el plazo máximo para resolver y notificar la resolución del procedimiento de reintegro será de:
- Doce meses desde la fecha del acuerdo de iniciación del procedimiento.
  - Seis meses desde la fecha del acuerdo de iniciación del procedimiento.
  - Seis meses desde la fecha de notificación del informe de control financiero emitido por la Intervención General de la Administración del Estado.
  - Doce meses desde la fecha de notificación del informe de control financiero emitido por la Intervención General de la Administración del Estado.
- 28) De acuerdo con el Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos; en caso de cancelación de un vuelo, los pasajeros afectados tendrán derecho a una compensación por parte del transportista aéreo encargado de efectuar el vuelo de:
- 250 euros para vuelos de hasta 1.500 kilómetros.
  - 400 euros para vuelos de hasta 1.500 kilómetros.
  - 600 euros para todos los vuelos intracomunitarios de más de 1.500 kilómetros y para todos los demás vuelos de entre 1.500 y 3.500 kilómetros.
  - 1000 euros para todos los vuelos de más de 3.500 kilómetros.



- 29) Según el artículo 1.2 del Real Decreto 632/2013, de 2 de agosto, de asistencia a las víctimas de accidentes de la aviación civil y sus familiares y por el que se modifica el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil, dicho real decreto se dicta en aplicación de lo previsto en el artículo 21 del:
- Reglamento (UE) nº 1008/2008.
  - Reglamento (UE) nº 261/2004.
  - Reglamento (UE) nº 996/2010.
  - Reglamento (UE) nº 1321/2014.
- 30) El programa europeo de seguridad operacional (EASP) ha sido elaborado por:
- La Comisión Europea con la colaboración de EUROCONTROL.
  - El Parlamento Europeo con la colaboración de EASA.
  - El Consejo Europeo con la colaboración de EASA.
  - La Comisión Europea con la colaboración de EASA.
- 31) Señala la respuesta **INCORRECTA**: Según el apartado 3.1 del Anexo 19 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional relativo a Gestión de la Seguridad Operacional, el Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) tiene una serie de componentes. Entre estos componentes están:
- La política y objetivos estatales de seguridad operacional.
  - La gestión estatal de los riesgos de seguridad operacional.
  - La tipificación de incumplimientos y sanciones económicas en materia de seguridad operacional.
  - La promoción estatal de la seguridad operacional.
- 32) Según el artículo 3 de la Orden PRE/697/2012, de 2 de abril, por la que se establecen las normas de funcionamiento de la Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo, la CEANITA es:
- Un ente público dependiente de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
  - Un órgano colegiado del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) integrado en la Dirección General de Aviación Civil.
  - Un órgano colegiado interministerial integrado en el Estado Mayor del Ejército del Aire del Ministerio de Defensa.
  - Un órgano colegiado interministerial integrado en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
- 33) La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC):
- Está adscrita a la Subsecretaría del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y está constituida por un Pleno, con un presidente, un secretario y seis vocales.
  - Está adscrita a la Secretaría de Estado del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y está constituida por un Pleno, con un presidente, un secretario y seis vocales.
  - Está adscrita a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, y está constituida por un Pleno, con un presidente, un secretario y seis vocales.
  - Está adscrita a la Subsecretaría del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y está dirigida por un Consejo de Administración.
- 34) En el Reglamento (CE) nº 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco), se define como un servicio de control del tránsito aéreo de los vuelos controlados en un bloque de espacio aéreo al:
- Servicio de control de área.
  - Servicio de control de aproximación.
  - Servicio de control de aeródromo.
  - Servicio de asesoramiento de tránsito aéreo.



- 35) El proveedor de servicios de información aeronáutica (AIS) deberá cumplir conforme al Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión, de 1 de marzo de 2017, por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, los siguientes Anexos:
- Anexos III, VI y XIII.
  - Anexos III y IV.
  - Anexos III, IV y XIII.
  - Anexos III y XII.
- 36) Entre las principales actividades de Eurocontrol, **NO** se encuentra la siguiente:
- El Gestor de la Red que gestiona el flujo de tráfico de la red ATM europea.
  - La Oficina Central de Tarifas Ruta.
  - Participación en la empresa común SESAR (SJU).
  - Redacción de la regulación sobre navegación aérea en Europa.
- 37) De conformidad con el apartado SERA.5005 f) del Reglamento de Ejecución (UE) No 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea; excepto cuando sea necesario para el despegue o el aterrizaje, o cuando se tenga autorización de la autoridad competente, los vuelos VFR no se efectuarán:
- sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre a una altura menor de 300 m (1 000 ft) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 m desde la aeronave.
  - sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre a una altura menor de 300 m (1 000 ft) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 800 m desde la aeronave.
  - sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre a una altura menor de 600 m (1 500 ft) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 m desde la aeronave.
  - sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados, o sobre una reunión de personas al aire libre a una altura menor de 600 m (1 500 ft) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 300 m desde la aeronave.
- 38) De conformidad con el apartado SERA.8001 del Reglamento de Ejecución (UE) No 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea; se suministrará un servicio de control de tránsito aéreo:
- a todos los vuelos IFR especiales.
  - a todos los vuelos IFR en los espacios aéreos de clase A, B, C, D y E.
  - a todos los vuelos VFR en los espacios aéreos de clase B, C y E.
  - a todos los vuelos VFR en los espacios aéreos de clase A, B y C.
- 39) Una Ruta Condicional Categoría Dos (CDR2) es una ruta ATS que sólo está disponible para planificar el vuelo y utilizarse, bajo las siguientes condiciones específicas:
- Se puede planificar permanentemente y está disponible, en general, para planificar el vuelo, en los períodos publicados en la AIP.
  - No se puede planificar permanentemente y pueden estar disponibles para planificar el vuelo.
  - No se puede planificar y no están disponibles para planificar el vuelo. Sin embargo, las Unidades ATC pueden dar autorizaciones a nivel táctico en esos segmentos de ruta.
  - Se puede planificar permanentemente y pueden estar disponibles para planificar el vuelo.



- 40) El Manual de navegación basada en la performance (PBN) donde figura la orientación relativa a las especificaciones de navegación es:
- Doc. 9613 de OACI.
  - Doc. 8168 de OACI.
  - Doc. 4444 de OACI.
  - Doc. 8400 de OACI.
- 41) De conformidad con el Reglamento (CE) no 1033/2006 de la Comisión, de 4 de julio de 2006, por el que se establecen los requisitos relativos a los procedimientos de los planes de vuelo en la fase de prevuelo para el cielo único europeo; entre los conceptos clave de un plan de vuelo, **NO** se encuentra el siguiente:
- aeródromo de salida.
  - fecha prevista de fuera calzos.
  - reglas de vuelo y tipo de vuelo.
  - pilotos y copilotos.
- 42) De conformidad con el Artículo 13 del Real Decreto 1001/2010, de 5 de agosto, por el que se establecen normas de seguridad aeronáutica en relación con los tiempos de actividad y los requisitos de descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo, el periodo de imaginaria:
- No computará como actividad aeronáutica si se realiza fuera del lugar de trabajo.
  - No computará como actividad aeronáutica si se realiza en el lugar de trabajo aun cuando el controlador no sea convocado para la realización de actividad operacional.
  - Si computará como actividad aeronáutica si se realiza fuera del lugar de trabajo.
  - No computará como actividad aeronáutica si se realiza en el lugar de trabajo a menos que el controlador sea convocado para la realización de actividad operacional.
- 43) De conformidad con el Real Decreto 1133/2010, de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS); la designación del aeródromo como aeródromo AFIS y del espacio aéreo asociado FIZ y su revocación corresponde:
- al Ministro de Fomento (actual Ministro del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), a propuesta de la Dirección General de Aviación Civil.
  - al Director General de Aviación Civil, a propuesta de la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
  - a la Dirección General de Aviación Civil.
  - a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
- 44) El Anexo al Convenio sobre Aviación Civil Internacional que trata sobre los servicios de búsqueda y salvamento (SAR) es:
- Anexo 11.
  - Anexo 13.
  - Anexo 12.
  - Anexo 15.
- 45) Actualmente, el único proveedor de servicios de información aeronáutica (AIS) certificado en España es:
- ENAIRE.
  - AENA S.A.
  - AIP.
  - No existe un único proveedor de servicios de información aeronáutica en España.



- 46) La ayuda a la navegación convencional DME es:
- Un equipo electrónico que permite establecer la distancia entre éste y una estación emisora.
  - Una radiobaliza no direccional.
  - Una radiobaliza direccional.
  - Una antena direccional de ayuda a la aproximación y el aterrizaje.
- 47) El Reglamento de Ejecución (UE) No 1207/2011 de la Comisión de 22 de noviembre de 2011 por el que se establecen los requisitos de rendimiento e interoperabilidad de la vigilancia del cielo único europeo, tiene como objeto:
- Establecer los requisitos necesarios para los sistemas utilizados para el suministro de datos de vigilancia, sus componentes y los procedimientos asociados.
  - Establecer los requisitos de fabricación de los equipos de comunicaciones aeronáuticas.
  - Establecer los requisitos de interoperabilidad excluyendo las obligaciones de los operadores de aeronaves.
  - Garantizar la armonización del rendimiento, la interoperabilidad y la eficacia de dichos sistemas dentro de la red europea de gestión del tráfico aéreo (EATMN) excluyendo expresamente la coordinación civil-militar.
- 48) El Reglamento de Ejecución (UE) No 1079/2012 de la Comisión de 16 de noviembre de 2012 por el que se establecen requisitos de separación entre canales de voz para el Cielo Único Europeo, establece una separación entre canales de voz de los equipos de radio de:
- 8,73 kHz y 25 kHz.
  - 8,33 kHz y 25 kHz.
  - 9,33 mHz y 25 mHz.
  - 8,33 mHz y 25 mHz.
- 49) Indique cuál de las siguientes afirmaciones es correcta:
- El sistema Galileo ha sido diseñado para no ser interoperable con los sistemas GPS y GLONASS por motivos de seguridad.
  - El servicio móvil aeronáutico por Satélite (SMAS) tiene como función principal proporcionar un servicio de telefonía móvil a los pasajeros.
  - El sistema EGNOS utiliza tres satélites geostacionarios no requiriendo de utilización de estaciones terrestres.
  - Los sistemas de Vigilancia Dependiente Automática ADS\_B y ADS-C se diferencian en que el primero permite la transmisión de datos aire/tierra y aire/aire, mientras que el segundo implica la transmisión de ciertos datos entre la aeronave y una estación de tierra.
- 50) El Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 de la Comisión de 1 de marzo de 2017 por el que se establecen requisitos comunes para los proveedores de servicios de gestión del tránsito aéreo/navegación aérea y otras funciones de la red de gestión del tránsito aéreo y su supervisión, define como cambio de sistema funcional aquel cambio que afecta a:
- El conjunto de procedimientos, organizados para desempeñar una función en el contexto de ATM/ANS excluyendo el resto de las funciones de red ATM.
  - El conjunto de procedimientos, recursos humanos y equipos, incluido hardware y software, organizados para desempeñar una función en el contexto de ATM/ANS y otras funciones de red ATM.
  - La combinación de procedimientos, recursos humanos y equipos, incluido hardware y software, organizados para desempeñar una función en el contexto de ATM/ANS en las aeronaves en vuelo.
  - La combinación de procedimientos, recursos humanos y equipos, excluyendo hardware y software, organizados para desempeñar una función en el contexto de ATM/ANS y otras funciones de red ATM.

- 51) El Reglamento de Ejecución (UE) 2019/317 de la Comisión de 11 de febrero de 2019 por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento y de tarificación en el cielo único europeo, establece que:
- Los costes determinados de los servicios de navegación aérea de ruta se financiarán mediante tasas de ruta impuestas a aquellos usuarios de la misma nacionalidad del espacio aéreo que se sobrevuele en cada momento.
  - Los costes determinados de los servicios de navegación aérea de aproximación se financiarán mediante tasas de aproximación impuestas a los usuarios del espacio aéreo
  - Los ingresos obtenidos de las tasas de ruta o de aproximación se usarán para financiar las actividades comerciales de los proveedores de servicios de navegación aérea.
  - Las autoridades nacionales de supervisión harán un seguimiento del rendimiento de los servicios de navegación aérea prestados en el espacio aéreo europeo en su totalidad con miras a determinar si se están cumpliendo los objetivos de rendimiento contenidos en los planes de rendimiento.
- 52) Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión de 20 de febrero de 2015 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo, define en relación con las habilitaciones de controladores de tránsito aéreo que pueden contener las licencias con el fin de señalar el tipo de servicio que está autorizado a prestar su titular, lo siguiente:
- la habilitación de control de aeródromo visual (ADV), indica que el titular de la licencia es apto para prestar servicios de control de tránsito aéreo al tránsito de un aeródromo que tiene publicados procedimientos de aproximación o salida por instrumentos.
  - la habilitación de control de aeródromo por instrumentos (ADI), indica que el titular de la licencia es apto para prestar servicios de control de tránsito aéreo al tránsito de un aeródromo que no tiene publicados procedimientos de aproximación o salida por instrumentos.
  - la habilitación de control de aproximación por procedimientos (APP), indica que el titular de la licencia es apto para prestar servicios de control de tránsito aéreo a aeronaves en llegada, salida o tránsito utilizando equipos de vigilancia.
  - la habilitación de control de vigilancia de aproximación (APS), indica que el titular de la licencia es apto para prestar servicios de control de tránsito aéreo a aeronaves en llegada, salida o tránsito utilizando equipos de vigilancia.
- 53) El Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, califica a los aeropuertos de interés general como aquellos aeropuertos y helipuertos civiles en los que concurra alguna de las circunstancias siguientes:
- que, por la importancia de su tráfico, se integren en la red transeuropea de aeropuertos como componentes internacionales o comunitarios de la misma.
  - aquellos cuya gestión resulte demasiado costosa como para ser atendida por una Comunidad Autónoma.
  - que constituyan la parte militar de los aeródromos de utilización conjunta civil y militar.
  - que no sean de interés para la defensa nacional.
- 54) La elaboración y propuesta de aprobación del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) corresponde a:
- Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
  - Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.
  - Dirección General de Aviación Civil.
  - Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

- 55) La Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad, establece que:
- Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar el ejercicio obligatorio de la autoasistencia en tierra a las compañías aéreas.
  - Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar a los agentes de asistencia en tierra el libre acceso al mercado de prestación de servicios de asistencia en tierra a terceros exceptuando la asistencia de carga y correo.
  - Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar a los agentes de asistencia en tierra el libre acceso al mercado de prestación de servicios de asistencia en tierra a terceros.
  - Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar a los agentes de asistencia en tierra el libre acceso al mercado de prestación de servicios de asistencia en tierra a terceros exceptuando la asistencia de equipajes.
- 56) El Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, establece que:
- En cada aeropuerto de interés general se aprobará un Plan Director que definirá las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y que tendrá por objeto la delimitación de la zona de servicio del aeropuerto
  - La aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general no llevará implícita la declaración de utilidad pública, a efectos expropiatorios.
  - Las obras de nueva construcción, reparación y conservación que se realicen en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal.
  - En los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto, la aprobación de los Planes Directores se llevará a cabo por resolución únicamente del Ministro de Defensa.
- 57) El Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, establece con relación a las servidumbres que:
- La aprobación del establecimiento, modificación o confirmación de las servidumbres aeronáuticas no comportará para cualesquiera planes o instrumentos de ordenación estatales, autonómicos o locales que se encuentren afectados, la incorporación de las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos.
  - serán las necesarias en el exterior de los aeródromos y, en su caso, en el interior, para garantizar la continuidad de las operaciones aéreas en adecuadas condiciones de seguridad
  - se establecerán, modificarán o confirmarán, caso este último de haber sido establecidas con carácter de urgencia, mediante disposición emitida por el Gestor Aeroportuario.
  - quedan excluidas de las servidumbres las afecciones radioeléctricas a los sistemas de comunicaciones y ayudas a la navegación aérea.
- 58) Indique cuál de las siguientes afirmaciones es correcta. Las zonas de servicio de los aeropuertos de interés general:
- definen únicamente el área de maniobras del aeropuerto.
  - se definen a través de instrumentos urbanísticos que serán aprobados por la Comunidad Autónoma en donde se encuentre el aeropuerto de interés general.
  - no incluirán el desarrollo de otras actividades complementarias, comerciales e industriales, cuya localización en el aeropuerto esté justificada o sea conveniente por su relación con el tráfico aeroportuario,
  - incluirán las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias, las destinadas a las tareas complementarias de éstas y los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo y crecimiento del conjunto

- 59) La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, establece que:
- la competencia para la determinación de las servidumbres legales impuestas por razón de la navegación aérea, entre las que deben incluirse las acústicas, corresponderá al Ayuntamiento en donde se ubica el aeropuerto.
  - la competencia para la determinación de las servidumbres legales impuestas por razón de la navegación aérea, entre las que deben incluirse las acústicas, corresponderá a la Administración General del Estado a propuesta, en su caso, de la Administración competente sobre el aeropuerto.
  - la competencia para la determinación de las servidumbres legales impuestas por razón de la navegación aérea, entre las que deben incluirse las acústicas, corresponderá al Gestor Aeroportuario competente sobre el aeropuerto.
  - la competencia para la determinación de las servidumbres legales impuestas por razón de la navegación aérea, entre las que deben incluirse las acústicas, corresponderá a la Administración Autónoma competente sobre el aeropuerto.
- 60) El Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado:
- establece las normas de certificación de aeropuertos competencia de las Comunidades Autónomas.
  - establece que no se podrán otorgar excepciones al cumplimiento de las normas contenidas en el anexo para aquellos aeropuertos ya construidos y ubicados en emplazamientos singulares, cuando, previo estudio y evaluación técnica, operativa y económica realizados por el gestor de aeropuerto, se considere que no resulta viable su cumplimiento.
  - incorpora al ordenamiento jurídico español las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público contenidas en el anexo 14 «Aeródromos» del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944).
  - incluye en el ámbito de aplicación del reglamento de certificación las bases aéreas y aeródromos militares, las instalaciones civiles en ellas ubicadas, así como las zonas e instalaciones militares de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea o aeródromo militar y un aeropuerto.
- 61) El Reglamento (UE) nº 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, recoge los requisitos relativos a las autoridades (Parte-ADR.AR) en su anexo:
- Anexo I.
  - Anexo II.
  - Anexo III.
  - Anexo IV.
- 62) El Reglamento (UE) nº 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, en lo referente a las obras en el aeródromo, establece que:
- No pueden realizarse obras en el campo de vuelos de un aeródromo con posterioridad a la emisión del certificado de dicho aeródromo.
  - Cuando vayan a realizarse obras en un aeródromo o en los alrededores de este, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea debe llevar a cabo una inspección de seguridad operacional previa al inicio de los trabajos de obra.
  - Cuando vayan a realizarse obras en el campo de vuelos de un aeródromo, la autoridad competente del Estado Miembro en el que se realice la obra deberá elaborar un plan de vigilancia de seguridad operacional para evaluar el posible impacto de la obra en las operaciones de las aeronaves.
  - El operador de aeródromo establecerá y aplicará procedimientos para garantizar que la seguridad de las aeronaves no se ve afectada por las obras en el aeródromo, y que la seguridad de las obras del aeródromo no se ve afectada por las actividades operacionales del aeródromo.

- 63) El Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en su Volumen I, define la TODA (distancia de despegue disponible) como:
- La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de zona de parada, si la hubiera.
  - La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que aterrice.
  - La longitud de la pista que se ha declarado disponible y adecuada para el recorrido en tierra de un avión que despegue.
  - La longitud del recorrido de despegue disponible más la longitud de la zona libre de obstáculos, si la hubiera.
- 64) El Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en su Volumen I establece que, cuando se trata de pistas paralelas previstas para uso simultáneo en condiciones de vuelo por instrumentos, a reserva de lo especificado en los PANS-ATM y PANS-OPS, la distancia mínima entre sus ejes debería ser de:
- 1000 metros en aproximaciones paralelas independientes.
  - 815 metros en aproximaciones paralelas dependientes.
  - 760 metros en salidas paralelas independientes.
  - No se establece una distancia mínima para aproximaciones paralelas segregadas.
- 65) En lo referente a las calles de rodaje de un aeropuerto, señale cuál de las siguientes afirmaciones es verdadera, según lo establecido en el Anexo 14 de OACI (Volumen I):
- La pendiente longitudinal de una calle de rodaje no debería exceder de 0,5%.
  - Las pendientes transversales de una calle de rodaje deberían ser suficientes para impedir la acumulación de agua en la superficie, pero no deberían exceder del 0,5%.
  - Las calles de salida rápida son calles de rodaje diseñadas de modo que permitan a los aviones salir del estacionamiento situado en plataforma de manera directa y expedita.
  - Las calles de salida rápida son calles de rodaje que se unen a una pista en un ángulo agudo y están proyectadas de modo que permitan a los aviones que aterrizan virar a velocidades mayores que las que se logran en otras calles de rodaje de salida y logrando así que la pista esté ocupada el mínimo tiempo posible
- 66) En lo referente a la iluminación del campo de vuelos, señale cuál de las siguientes afirmaciones es verdadera, según lo establecido en el Anexo 14 de OACI (Volumen I):
- Es obligatorio instalar luces de borde de calle de rodaje en todas las calles de rodaje que dispongan de luces de eje de calle de rodaje.
  - Las luces de eje de pista se emplazarán desde el umbral hasta el extremo de pista y siempre serán luces fijas de color verde.
  - Las luces de umbral de pista serán luces fijas unidireccionales, de color verde, visibles en la dirección de la aproximación a la pista.
  - Las luces de extremo de pista serán luces fijas unidireccionales de color blanco, visibles en la dirección de la pista.
- 67) Según lo establecido en el Reglamento (UE) nº 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, y según sus medios aceptables de cumplimiento (AMC), un aeropuerto cuya categoría SSEI (Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios) es 10 y el Nivel de Protección SSEI proporcionado en dicho aeropuerto se corresponde con el de su categoría, para aplicar con eficacia los agentes especificados para esa categoría, debería disponer de un mínimo de:
- 2 vehículos de salvamento y extinción de incendios.
  - 3 vehículos de salvamento y extinción de incendios.
  - 4 vehículos de salvamento y extinción de incendios.
  - La normativa europea no establece un número mínimo de vehículos de salvamento y extinción de incendios, pero sí establece un número mínimo de bomberos en servicio.

- 68) En base a lo establecido en el Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido, señale cuál de las siguientes opciones es correcta:
- El Real Decreto 1070/2015 no establece normas técnicas de seguridad operacional para aeródromos de uso restringido, por lo que los gestores aeroportuarios de dichos aeródromos deben acreditar el cumplimiento de las normas técnicas establecidas en el Real Decreto 862/2009.
  - Los aeródromos restringidos de uso privado han de ser autorizados bajo el marco del Real Decreto 1070/2015, pero los aeródromos restringidos especializados han de ser certificados bajo el marco del Reglamento (UE) N° 139/2014.
  - Un aeródromo en el que se realicen operaciones de contraincendios, operaciones de escuelas de vuelo y vuelos turísticos, estará excluido del ámbito de aplicación del Real Decreto 1070/2015 ya que se trata de un aeródromo de uso público.
  - Los aeródromos eventuales de uso restringido están excluidos del ámbito de aplicación del Real Decreto 1070/2015.
- 69) En base a lo establecido en el Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido, señale cuál de las siguientes afirmaciones es correcta:
- En los helipuertos de uso restringido en los que se disponga de TLOF (área de toma de contacto y elevación inicial) no es necesario que se disponga de FATO (área de aproximación final y despegue).
  - En los helipuertos de uso restringido, la TLOF debe estar situada dentro de la FATO.
  - La FATO de los helipuertos de uso restringido estará circundada por un área de seguridad, no necesariamente sólida, para reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se desvíen de la FATO.
  - En los helipuertos de uso restringido no es obligatorio que se disponga de TLOF ni de FATO, pero sí que es recomendable.
- 70) En base a lo establecido en el Reglamento (UE) n° 18/2010 de la Comisión, de 8 de enero de 2010, por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a las especificaciones de los programas nacionales de control de calidad en el campo de la seguridad de la aviación civil, señale cuál de las siguientes afirmaciones es correcta:
- Las auditorías de seguridad deben llevarse a término sin anunciarse, y deben realizarse ensayos de protección de aeronaves durante dichas auditorías.
  - Los aeropuertos con un volumen de tránsito anual superior a 1 millón de pasajeros deberán ser objeto de una auditoría de seguridad con un intervalo no superior a 4 años.
  - Los aeropuertos solo estarán sometidos a auditorías de seguridad si dichos aeropuertos, voluntariamente, se lo solicitan a la autoridad competente.
  - Las inspecciones de seguridad deben llevarse a término sin anunciarse, excepto cuando la autoridad competente considere que ello no es practicable, en cuyo caso podrán anunciarse.
- 71) Indique cuál es el objetivo principal de la franja de pista, según lo establecido en el Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Volumen I):
- Delimitar la distancia mínima de separación entre pistas paralelas previstas para ser utilizadas en aproximaciones paralelas independientes.
  - Delimitar el área que debe permanecer nivelada con una pendiente transversal menor de un 2,5% y una pendiente longitudinal menor de un 1,5%.
  - Reducir el riesgo de daños a las aeronaves que se salgan de pista y proteger a las aeronaves que la sobrevuelan durante las operaciones de despegue o aterrizaje.
  - Delimitar el área en la que puede detenerse una aeronave, para esperar o dejar paso a otras, con objeto de facilitar el movimiento eficiente de la circulación de las aeronaves en tierra.

- 72) Según lo establecido en el Reglamento (UE) nº 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, apartado ADR.OPS.D.027 (Programas de seguridad):
- El operador de aeródromo establecerá, dirigirá y ejecutará programas para promover la seguridad operacional y el intercambio de información relevante para dicha seguridad, y animará a las organizaciones que operan o prestan servicios en el aeródromo a participar en dichos programas.
  - El operador de aeródromo no está obligado a establecer programas para promover la seguridad operacional, pero sería recomendable que lo hiciera.
  - Las organizaciones que operan o prestan servicios en el aeródromo establecerán programas para promover la seguridad operacional en el aeródromo, y el operador de aeródromo podrá participar en dichos programas.
  - Es responsabilidad de la autoridad competente de cada Estado Miembro la elaboración y desarrollo de los programas de seguridad operacional de los aeropuertos que se encuentren bajo su supervisión.
- 73) En base a lo establecido en el Real Decreto 1070/2015, de 27 de noviembre, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido (Anexo IV "Medios aceptables de cumplimiento de helipuertos de uso restringido"), la señal de identificación de helipuerto en el caso de helipuertos emplazados en hospitales:
- Consistirá en las letras HO de color blanco.
  - Consistirá en la letra H, de color blanco, ubicada en el centro de un cuadrado azul.
  - Consistirá en la letra H, de color rojo, ubicada en el centro de una cruz blanca formada por cuadrados adyacentes a cada uno de los lados de un cuadrado que contenga la H.
  - Se emplazará en los alrededores del helipuerto, fuera del campo de vuelos.
- 74) En relación a la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, señale cuál de las siguientes opciones es verdadera:
- La toma de rehenes a bordo de una aeronave se considera un acto de interferencia ilícita.
  - Las Bases Aéreas que reciban eventualmente tráfico civil se encuentran dentro del ámbito de aplicación del Programa Nacional de Seguridad.
  - Respecto a la inspección de pasajeros en los aeropuertos, en España, los niños menores de 8 años están exentos de ser inspeccionados.
  - Respecto a la inspección del equipaje de mano de los pasajeros, se debe inspeccionar, como máximo, el 50% de los bultos que vayan a acceder zona crítica de seguridad.
- 75) En base al Reglamento (UE) nº 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, señale cuál de las opciones es verdadera respecto a los programas de supervisión establecidos por cada autoridad competente:
- Los programas de supervisión deberán ser acordados con las entidades sometidas a supervisión (operadores de aeródromos y proveedores de servicio de dirección de plataforma).
  - Los programas de supervisión deberán incluir, dentro de cada ciclo de planificación de la supervisión, las inspecciones anunciadas, pero no deberán incluir ni las auditorías ni las inspecciones no anunciadas.
  - Para cada entidad sometida a supervisión, la autoridad competente aplicará un ciclo de planificación de la supervisión adecuado que no exceda los 24 meses.
  - Para cada entidad sometida a supervisión, la autoridad competente aplicará un ciclo de planificación de la supervisión adecuado que no exceda los 48 meses.