

- 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 19 de enero de 2018, BOE 3 febrero 2.018)

CUESTIONARIO PRIMER EJERCICIO

El tiempo máximo para la realización de este ejercicio será de tres horas.

Deberá revisarse las instrucciones para contestar en la hoja de examen (al dorso de la hoja de examen).

Cada pregunta tendrá cuatro posibles respuestas, siendo sólo una de ellas correcta.

Cada respuesta correcta tendrá una puntuación directa de 1 punto. Cada respuesta errónea se penalizará con un tercio de una contestación correcta. Las preguntas no contestadas, así como aquellas que tengan respuestas múltiples, no recibirán puntuación alguna.

La puntuación directa del cuestionario, PD, será de: $PD = NRC - (1/3 \times NRE)$

Dónde:

- PD = Puntuación Directa
- NRC = Número total de Respuestas Correctas
- NRE = Número total de Respuestas Erróneas

Para los opositores con puntuación directa comprendida entre PMIN y PMAX la valoración del primer ejercicio del proceso selectivo, VPE, será de:

$$VPE = 10 + 10 \times [(PD - PMIN) / (PMAX - PMIN)]$$

Dónde:

- VPE = Valoración del Primer Ejercicio
- PD = Puntuación Directa
- PMAX = Puntuación directa Máxima posible (100 puntos)
- PMIN = Puntuación directa Mínima de los considerados aptos (40 puntos)

La calificación máxima de este ejercicio (VPE) será de 20 puntos, siendo necesario obtener un mínimo de 10 puntos (VPE) para tener acceso al segundo ejercicio.

1. La Constitución Española de 1978 propugna como valores superiores de su ordenamiento jurídico:

- A. La libertad, la justicia, la igualdad y la seguridad.
- B. La libertad, la justicia, la igualdad y el pluralismo político.
- C. La libertad, la igualdad, la soberanía nacional y los derechos fundamentales.
- D. La libertad, la igualdad, el pluralismo político y la monarquía constitucional.

2. La Constitución Española de 1978 dispone que la potestad legislativa del Estado es ejercida por:

- A. El Congreso de los Diputados.
- B. El Gobierno.
- C. El Rey con el refrendo del Gobierno.
- D. Las Cortes Generales.

- 3. Según la Constitución Española de 1978, el control de legalidad de los Reglamentos es efectuado por:**
- A. El Rey.
 - B. Los Tribunales de Justicia.
 - C. Las Comisiones de Investigación.
 - D. El Presidente del Gobierno.
- 4. De conformidad con lo dispuesto en la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público, ostentan la representación ordinaria del Ministerio y dirigen los servicios comunes, entre otras funciones:**
- A. Los Ministros.
 - B. Los Secretarios de Estado.
 - C. Los Secretarios Generales.
 - D. Los Subsecretarios.
- 5. La Entidad Pública Empresarial ENAIRE está adscrita al Ministerio de Fomento a través de:**
- A. La Subsecretaría de Fomento.
 - B. La Dirección General de Ferrocarriles.
 - C. La Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.
 - D. La Secretaría General Técnica.
- 6. Según la Constitución Española de 1978, Las Comunidades Autónomas NO podrán asumir competencias sobre:**
- A. Relaciones internacionales.
 - B. Ordenación del territorio, urbanismo y vivienda.
 - C. Los puertos de refugio, los puertos y aeropuertos deportivos.
 - D. Asistencia social.
- 7. En el Derecho de la Unión Europea, las Decisiones:**
- A. Son vinculantes para aquellos a quienes se dirigen y directamente aplicables.
 - B. No son vinculantes para aquellos a quienes se dirigen ni directamente aplicables.
 - C. Se dirigen a todos los Estados miembros y son directamente aplicables.
 - D. Establecen objetivos y necesitan desarrollo legislativo.
- 8. El Consejo de la Unión Europea lo forman:**
- A. Los Jefes del Estado y de Gobierno de cada país miembro.
 - B. Los Jefes de Estado de cada país miembro y el Presidente de la Comisión.
 - C. Los Reyes de las Monarquías y los Presidentes de las Repúblicas.
 - D. Los Ministros de cada país miembro, en función del tema a tratar.

9. ¿Cuál de los siguientes actos NO debe motivarse, de acuerdo con lo establecido en la Ley 39/2015, del PAC de las Administraciones Públicas?:

- A. Un acto que limite derechos subjetivos.
- B. Un acto que acuerde la aplicación del precedente administrativo.
- C. Un acto dictado en ejercicio de potestad discrecional.
- D. Un acto que rechace una prueba propuesta por el interesado.

10. Respecto a la tramitación simplificada del Procedimiento Administrativo Común que regula la Ley 39/2015, señale la respuesta INCORRECTA:

- A. Puede acordarse de oficio o a solicitud de interesado.
- B. Debe ser resuelta en 30 días, salvo que reste menos tiempo para la tramitación ordinaria.
- C. Cuando se acuerde de oficio por la Administración, deberá notificarlo a los interesados.
- D. Una vez iniciado, no será posible volver a la tramitación ordinaria del procedimiento.

11. La regulación básica del régimen jurídico aplicable a la reutilización de los documentos elaborados o custodiados por las Administraciones y organismos del sector público viene establecida:

- A. En la Ley Orgánica 37/2007, de 16 de noviembre.
- B. No se ha regulado todavía.
- C. En la Ley 37/2007, de 16 de noviembre.
- D. En el Real Decreto 37/2007, de 16 de noviembre.

12. Según la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, el recurso de reposición puede interponerse ante:

- A. Actos que no ponen fin a la vía administrativa.
- B. Actos que ponen fin a la vía administrativa.
- C. Contra las disposiciones administrativas de carácter general.
- D. Contra cualquier acto administrativo.

13. Según la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, las Administraciones Públicas podrán rectificar los errores materiales, de hecho o aritméticos existentes en sus actos:

- A. En el plazo de cuatro años, de oficio o a instancia de los interesados.
- B. Únicamente en el plazo de cuatro años previa declaración de lesividad.
- C. No se pueden rectificar si son actos firmes.
- D. En cualquier momento, de oficio o a instancia de los interesados.

14. Según la Ley sobre expropiación forzosa vigente, el expediente expropiatorio se inicia:

- A. Con la declaración de utilidad pública o interés social.
- B. Con la apertura del período de información pública.
- C. Con el acuerdo de necesidad de ocupación.
- D. Con la determinación concreta del justiprecio.

- 15. Están excluidos del ámbito de aplicación de la Ley de Contratos del Sector Público:**
- A. Los contratos relativos a servicios de arbitraje y conciliación.
 - B. Los contratos de obras.
 - C. Los contratos de servicios.
 - D. Los contratos de suministros.
- 16. Los contratos que tienen por objeto la adquisición, el arrendamiento financiero, o el arrendamiento, con o sin opción de compra, de productos o bienes muebles, se califican como:**
- A. Contratos de obras.
 - B. Contratos de servicios.
 - C. Contratos mixtos.
 - D. Contratos de suministros.
- 17. Según lo establecido en el Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público (TRLEBEP), cuando los funcionarios de carrera adquieran la condición de funcionarios al servicio de organizaciones internacionales serán declarados en situación de:**
- A. Suspensión de funciones.
 - B. Servicios en otras Administraciones Públicas.
 - C. Excedencia por aplicación de normativa de incompatibilidades.
 - D. Servicios especiales.
- 18. Señale la respuesta INCORRECTA respecto a la situación de excedencia por cuidado de familiares en la que se pueden encontrar los funcionarios de carrera:**
- A. No podrá ser superior a 3 años.
 - B. El tiempo de permanencia en esta situación no computará a efectos de trienios.
 - C. El periodo de excedencia es único por cada sujeto causante.
 - D. El puesto de trabajo desempeñado se reservará, al menos, durante 2 años.
- 19. El principio de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres informará la actuación de todos los poderes públicos con carácter:**
- A. Transversal.
 - B. General.
 - C. Particular.
 - D. Subsidiario.
- 20. A los efectos de la Ley 3/2007, la situación en que se produce cualquier comportamiento, verbal o físico, de naturaleza sexual que tenga el propósito o produzca el efecto de atentar contra la dignidad de una persona, en particular cuando se crea un entorno intimidatorio, degradante u ofensivo constituye:**
- A. Discriminación directa.
 - B. Discriminación indirecta.
 - C. Acoso por razón de sexo.
 - D. Acoso sexual.

21. Indique cuál de las siguientes afirmaciones es correcta de acuerdo con la ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea:

- A. Una infracción leve deberá calificarse como grave cuando se haya causado un accidente de aviación.
- B. Las sanciones impuestas por la comisión de infracciones muy graves prescribirán a los 2 años, en tanto que las impuestas por graves o leves lo harán al año y a los 6 meses, respectivamente.
- C. El Director General de Aviación Civil podrá acordar de oficio, como consecuencia de una denuncia o a propuesta motivada de los inspectores aeronáuticos, medidas extraordinarias, cuando se hayan constatado irregularidades que afecten de forma cierta, grave e inmediata a la seguridad aérea.
- D. Es una recomendación específica a las compañías aéreas y empresas de trabajos con licencia española disponer de un plan de asistencia a las víctimas y a sus familiares en caso de accidente aéreo de aviación civil, y ejecutarlo de ser necesario.

22. En relación con los Órganos de gobierno de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) cuál de estas afirmaciones es correcta:

- A. Los órganos de gobierno de la Agencia son el Presidente, el Consejo Rector y el Secretario General de Transportes.
- B. El Presidente de la Agencia será el Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
- C. El Pleno del Consejo Rector estará integrado por el Presidente de la Agencia, los Consejeros y el Secretario.
- D. Los órganos de gobierno de la Agencia son el Presidente, el Consejo Rector y el Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda.

23. Los anexos al Convenio de Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) son sometidos a consideración y recomendados por:

- A. La Secretaría General de OACI.
- B. La Presidencia de la Asamblea de OACI.
- C. La Comisión de Navegación Aérea de OACI.
- D. El Consejo de OACI.

24. De acuerdo al Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de inspección aeronáutica, indique cuál de las siguientes afirmaciones es correcta:

- A. El reglamento se aplicará a las actuaciones de inspección aeronáutica llevadas a cabo exclusivamente por la Agencia de Seguridad Aérea.
- B. Hay 3 tipos de actuaciones inspectoras: las actuaciones inspectoras de control normativo, las actuaciones inspectoras de supervisión y las actuaciones inspectoras extraordinarias.
- C. De acuerdo al artículo 33, las medidas provisionales, podrán ser adoptadas cuando se hayan constatado irregularidades que afecten de forma cierta, grave e inmediata a la seguridad aérea.
- D. El plazo máximo en que deberán dictarse las actas con que concluyan las actuaciones inspectoras de control normativo es de seis meses.

25. Respecto al Reglamento 216/2008 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea:

- A. Aplica al diseño, producción, mantenimiento y operación de productos, componentes y equipos aeronáuticos, sea cual sea su tamaño u operación.
- B. Tiene como objetivos principales establecer y mantener un nivel elevado y uniforme de seguridad en la aviación civil en Europa, así como promover la competitividad de la aviación europea frente a la de terceros Estados.
- C. Tiene como objetivo principal la elaboración y aprobación de la normativa aplicable en Europa en los campos de, entre otros, la Aeronavegabilidad, Operaciones Aéreas, Licencias de personal de vuelo, Handling o Aeropuertos.
- D. Tiene como objetivo principal establecer y mantener un nivel elevado y uniforme de seguridad en la aviación civil en Europa, y como objetivos adicionales, entre otros, garantizar un nivel elevado y uniforme de protección medioambiental o facilitar la libre circulación de mercancías, personas y servicios.

26. El Anexo 1 de OACI, Licencias al Personal, establece que antes de expedir una licencia de controlador de tránsito aéreo, el Estado contratante exigirá que el solicitante:

- A. Tenga como mínimo 21 años de edad y posea una evaluación médica de Clase 3 vigente.
- B. Tenga como mínimo 18 años de edad, posea una evaluación médica de Clase 3 vigente, cumpla requisitos para la obtención de al menos la habilitación de control de aeródromo.
- C. Tenga como mínimo 21 años de edad y posea una evaluación médica de Clase 1 vigente.
- D. Tenga como mínimo 18 años de edad, posea una evaluación médica de Clase 1 vigente y cumpla requisitos para la obtención de al menos la habilitación de control de aeródromo.

27. El Anexo 1 de OACI, Licencias al Personal, establece las siguientes licencias para miembros de la tripulación de vuelo que NO sean pilotos:

- A. Operador radiotelefonista de a bordo, operador de estación aeronáutica y tripulante de cabina de pasajeros.
- B. Licencia de operador de estación aeronáutica y de estación meteorológica de a bordo.
- C. Licencia de navegante, licencia de mecánico de a bordo y tripulante de cabina de pasajeros.
- D. Licencia de navegante, licencia de mecánico de a bordo y operador radiotelefonista de a bordo.

28. Según lo establecido en el FCL.200, el solicitante de una licencia BPL (Balloon Pilot Licence) tendrá al menos:

- A. 15 años.
- B. 16 años.
- C. 18 años.
- D. 21 años.

29. Conforme al FCL.205.S los titulares de una licencia de piloto de planeador (SPL) podrán:

- A. Actuar como piloto al mando en planeadores y motoveleros con remuneración siempre que además sea el propietario del planeador o motovelero utilizado.
- B. Transportar pasajeros en el planeador cuando hayan completado al menos 10 horas de vuelo o 30 lanzamientos como piloto al mando en planeadores después de la emisión de la licencia.
- C. Transportar pasajeros en el planeador cuando hayan completado al menos 10 horas de vuelo o 30 lanzamientos como piloto al mando en planeadores después de la emisión y hayan cumplido 21 años.
- D. Actuar como piloto al mando en planeadores y como copiloto en motoveleros.

30. Conforme al FCL.510.A los solicitantes de una licencia de piloto de transporte de línea aérea en la categoría de avión:

- A. Habrán completado 1500 horas de vuelo en avión de las cuales al menos 500 horas serán en transporte aéreo comercial.
- B. Habrán completado 1000 horas de vuelo en avión de las cuales al menos 500 horas serán en aviones certificados multipiloto.
- C. Habrán completado 1500 horas de vuelo en avión de las cuales al menos 500 horas serán en operaciones multipiloto en aviones.
- D. Habrán completado 1000 horas de vuelo en avión de las cuales al menos 500 horas serán en operaciones multipiloto en aviones.

31. Conforme a lo establecido en el FCL.625, la habilitación instrumental (IR) tendrá:

- A. Igual validez que la del certificado médico asociado a la licencia.
- B. Una validez de un año salvo que esté asociada a una habilitación de clase monomotor de pistón en cuyo caso será de dos.
- C. Una validez de un año.
- D. Una validez de dos años.

32. Según lo establecido en el FCL.720.H el solicitante de la primera habilitación de tipo para un helicóptero multipiloto:

- A. Habrá superado los exámenes de conocimientos teóricos para ATPL (H) y tendrá al menos 70 horas de vuelo como piloto al mando en helicópteros, para no tener limitación a ejercer solo como copiloto.
- B. Habrá superado los exámenes de conocimientos teóricos para ATPL (H) o alternatively será titular de un certificado de conocimientos teóricos adicionales llevado a cabo en una ATO y tendrá al menos 70 horas de vuelo como piloto al mando en helicópteros.
- C. Habrá superado los exámenes de conocimientos teóricos para CPL (H) y tendrá 200 horas de experiencia total de vuelo.
- D. Habrá superado los exámenes de conocimientos teóricos para ATPL (H) o alternatively será titular de un certificado de conocimientos teóricos adicionales llevado a cabo en una ATO y tendrá como mínimo 100 horas de vuelo como piloto al mando en helicópteros.

33. El solicitante de un certificado de TRE de avión deberá, conforme al FCL.1010.TRE:

- A. Ser o haber sido titular de una CPL o ATPL y haber completado al menos 50 horas de instrucción de vuelo como TRI.
- B. Ser titular de una CPL o ATPL y haber completado 1500 horas como piloto al mando de aviones multipiloto.
- C. Ser titular de una CPL o ATPL y haber completado al menos 50 horas de instrucción de vuelo como TRI.
- D. Ser o haber sido titular de una CPL, MPL o ATPL y ser titular de una PPL(A)

- 34. Conforme a los requisitos para las Organizaciones del Reglamento (UE) 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 (Parte ORA):**
- A. Las ATOs están obligadas a establecer y mantener un manual de formación, un manual de operaciones y un manual de calidad.
 - B. Las ATOs están obligadas a establecer y mantener un manual de formación y un manual de calidad y si la ATO está certificada para impartir formación para la obtención de una CPL, MPL y ATPL dispondrán también de un manual de operaciones.
 - C. Las ATOs están obligadas a establecer y mantener un manual de formación y un manual de operaciones.
 - D. Las ATOs están obligadas a establecer y mantener un manual de formación, un manual de operaciones y un manual de mantenimiento.
- 35. Conforme a los requisitos para las Autoridades del Reglamento (UE) 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 (Parte ARA):**
- A. El certificado de calificación de un FSTD se emite con una validez inicial de un año y de 3 años de validez en las sucesivas calificaciones.
 - B. El certificado de calificación de un FSTD se emite con validez de 3 años.
 - C. El certificado de calificación de un FSTD se emite con duración ilimitada.
 - D. El certificado de calificación de un FSTD se emite por el fabricante con un año de validez revisable cada año por la Autoridad competente.
- 36. Según establece el CC.TRA.225 de la Parte CC del Reglamento (UE) 1178/2011, para estar cualificado para un tipo o una variante de aeronave, el titular de un certificado de miembro de tripulación de cabina de pasajeros:**
- A. Cumplirá los requisitos aplicables al tipo de aeronave en materia de formación, verificación y validez y habrá ejercido su actividad en el tipo de aeronave de que se trate durante los seis meses anteriores.
 - B. Realizará un curso específico del tipo de aeronave aplicable en una ATO aprobada.
 - C. No es necesario realizar formación específica porque el certificado de miembro de tripulación de cabina de pasajeros emitido inicialmente califica en todos los tipos de aeronaves.
 - D. Sólo es necesario realizar formación adicional si no se ha ejercido actividad en el tipo de aeronave aplicable en los tres años anteriores.
- 37. Conforme al Reglamento 1178/2011 cuál de los siguientes NO es un Dispositivo de simulación de vuelo para entrenamiento (FSTD) en el caso de los helicópteros:**
- A. Simulador de Vuelo (FFS).
 - B. Dispositivo básico de entrenamiento de vuelo por instrumentos (BITD)
 - C. Dispositivo de entrenamiento en vuelo (FTD).
 - D. Entrenador de procedimientos de navegación y vuelo (FNPT)

38. Conforme al Artículo 8 del Real Decreto 123/2015, de 27 de febrero, por el que se regula la licencia y habilitaciones del piloto de ultraligero, son requisitos para obtener la licencia de piloto de ultraligero, además de acreditar la formación, teórica y práctica, prevista en este real decreto:

- A. Tener 16 años y estar en posesión de un certificado médico expedido de conformidad con lo previsto en el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión para los certificados de la licencia de piloto privado (PPL).
- B. Tener 18 años y estar en posesión de un certificado médico expedido de conformidad con lo previsto en el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión para los certificados de la licencia de piloto de aviación ligera (LAPL).
- C. Tener 18 años y estar en posesión de un certificado médico expedido de conformidad con lo previsto en el Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión para los certificados de la licencia de piloto comercial (CPL).
- D. Tener al menos 16 años y una autorización específica emitida por un médico especialista en medicina deportiva.

39. Conforme al Artículo 9 del Real Decreto 123/2015, de 27 de febrero, por el que se regula la licencia y habilitaciones del piloto de ultraligero, cuál de las siguientes NO es una habilitación:

- A. Multiejes de ala fija (MAF).
- B. Desplazamiento del centro de gravedad (DCG).
- C. Instructor (FI).
- D. Examinador (FE).

40. Respecto al Anexo 6, Operación de Aeronaves, de OACI, cuál de las siguientes afirmaciones es correcta:

- A. Contiene las normas y métodos recomendados (SARPs) adoptados por la OACI, como normas mínimas aplicables a la operación de aviones/helicópteros.
- B. Contiene las normas y métodos recomendados relacionadas con los procedimientos operativos, pero no las relativas al equipamiento de aeronaves, que figuran en el Anexo 8.
- C. Tanto las normas como los métodos recomendados (SARPs) son requisitos de obligado cumplimiento. Los adjuntos incluyen material de orientación.
- D. No incluye los requisitos relativos a Manuales y documentación, que se encuentran en el Doc. 8168.

41. Respecto al Anexo 6 de OACI, cuál de las siguientes afirmaciones es correcta:

- A. La Parte I corresponde a requisitos para avión, y la Parte II corresponde a requisitos de helicópteros.
- B. Incluye requisitos de instrumentos, equipo y documentos de vuelo del avión.
- C. Define los criterios de diseño de los Procedimientos de Vuelo que deben publicar los Estados.
- D. No recoge requisitos de mantenimiento.

- 42.La Parte ARO 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 en virtud del Reglamento (CE) Nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (en adelante Reglamento 965/2012) en:**
- A. Establece requisitos para la emisión de licencias al personal de vuelo.
 - B. Establece requisitos para las organizaciones que solicitan un Certificados de Operador Aéreo.
 - C. Establece requisitos aplicables a las Autoridades.
 - D. Establece requisitos para cualquier organización que realice operaciones aéreas.
- 43.Cuál de las siguientes NO es una subparte de la parte CAT, del Reglamento 965/2012:**
- A. Equipos, datos e Instrumentos (IDE).
 - B. Requisitos Generales (GEN).
 - C. Procedimientos Operativos (OP).
 - D. Tripulación de Vuelo (FC).
- 44.Se define la operación en performance clase 1 de un helicóptero, de acuerdo al Reglamento 965/2012, como aquella en la que:**
- A. En caso de fallo del motor crítico, se dispone de performance para permitir que el helicóptero continúe el vuelo en condiciones de seguridad, excepto si el fallo se produce en los momentos iniciales de la maniobra de despegue o al final de la maniobra de aterrizaje, en cuyo caso puede ser necesario un aterrizaje forzoso.
 - B. En caso de fallo del motor crítico, el helicóptero puede aterrizar dentro de la distancia de despegue interrumpido disponible o continuar el vuelo en condiciones de seguridad hasta una zona de aterrizaje apropiada, según el momento en que ocurra el fallo.
 - C. En caso de fallo del motor crítico en cualquier momento durante el vuelo, un aterrizaje forzoso puede ser necesario con un helicóptero monomotor.
 - D. En caso de fallo del motor en cualquier momento durante el vuelo, un aterrizaje forzoso puede ser necesario salvo que se trate de un helicóptero multimotor.
- 45.Cuál de las siguientes afirmaciones, relativas al contenido del Reglamento 965/2012, es correcta:**
- A. Los requisitos de entrenamiento de tripulaciones de transporte aéreo comercial se encuentran en la Parte CAT.
 - B. La documentación necesaria con los procedimientos de vuelo de las tripulaciones de vuelo se describe en ORO.FC, y para la tripulación de cabina en ORO.CC.
 - C. Los requisitos relativos a la gestión de combustible y procedimientos asociados se encuentran en la Parte CAT.OP.
 - D. Los requisitos relativos a mercancías peligrosas se encuentran en la Parte CAT.DG.
- 46.En lo relativo a las operaciones comerciales especializadas reguladas en la parte SPO del Reglamento 965/2012, en España:**
- A. Con carácter general requerirán de un certificado de aprobación emitido por la autoridad competente.
 - B. Con carácter general requerirán autorización previa salvo las operaciones de paracaidismo y caída libre, vuelos de sensaciones y operaciones de transporte externo de personas.
 - C. Con carácter general no requerirán autorización previa salvo que las operaciones se realicen con aeronaves complejas.
 - D. Con carácter general no requerirán autorización previa salvo las operaciones de paracaidismo y caída libre, vuelos de sensaciones y operaciones de transporte externo de personas.

47. Si una determinada operación comercial especializada NO es declarada de alto riesgo en España:

- A. Solo podrá realizarse por operadores españoles fuera de España si en el otro país tampoco se considera de alto riesgo.
- B. Para poder operar fuera de España, el operador español deberá cancelar su declaración en AESA, y realizarla en el otro país.
- C. No es necesario que los operadores españoles hagan Declaración de la Operación, solo necesitarán obtener una autorización.
- D. Los operadores españoles podrán realizarla en otro país, que la considere de alto riesgo, una vez hayan obtenido de AESA una autorización para operaciones de alto riesgo.

48. Marque cuál de las siguientes afirmaciones es correcta en relación con la Declaración establecida en ORO.DEC.100 del Reglamento 965/2012, para las operaciones no comerciales con aeronaves complejas:

- A. La Declaración deberá realizarse ante la Autoridad del Estado de matrícula de la aeronave.
- B. La Declaración deberá realizarse ante la Autoridad del Estado del operador de la aeronave.
- C. La Declaración deberá realizarse ante la Autoridad del Estado en el que se realiza la operación.
- D. La Declaración deberá realizarse ante la Autoridad del Estado en el que se realiza la operación, siempre que se tenga autorización de la Autoridad del Estado del operador de la aeronave.

49. Según lo establecido en el Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas:

- A. Las operaciones excluidas del ámbito de aplicación del Reglamento europeo 216/2008, es decir, aduanas, policía, búsqueda y salvamento, lucha contra incendios, guardacostas o similares, requieren de la obtención de un Certificado de Operador Especial (COE) para su realización.
- B. Corresponde a la Dirección General de Aviación civil la emisión de los certificados referidos en el Real Decreto, y a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la supervisión del cumplimiento con los requisitos aplicables.
- C. Se incluyen en el Real Decreto como anexo III las normas de organización de operaciones aéreas y como anexo IV las normas para las operaciones aéreas.
- D. Quedan excluidas del ámbito de aplicación del Real Decreto las actividades de aduana, policía y guardacostas.

50. Según lo establecido en el Real Decreto 750/2014:

- A. Las instrucciones de entrenamiento del personal de vuelo específicos de cada tipo de aeronave se recogen en la Parte B del Manual de Operaciones.
- B. Las tripulaciones de vuelo deberán realizar un entrenamiento periódico que sea anual y unas verificaciones periódicas cada dos años.
- C. Los pilotos titulares de una habilitación de piloto agroforestal estarán exentos de realizar el entrenamiento de conversión previsto en TAE.ORO.FC.LCI para extinción de incendios.
- D. El operador debe designar a una persona responsable de la dirección y supervisión del área de Operaciones de Tierra.

51. Los requisitos para la obtención de una aprobación RVSM:

- A. Figuran en la Parte CAT.
- B. Se basan en lo recogido en el Anexo V al Reglamento 965/2012.
- C. Se aplicarán exclusivamente a Transporte Aéreo Comercial teniendo en cuenta la Parte ORO.
- D. Se desarrollarán en futuros anexos al Reglamento 965/2012.

52. Cuál de las siguientes afirmaciones es correcta:

- A. El operador que realice operaciones no comerciales con una aeronave compleja deberá disponer de una MEL aprobada por la Autoridad.
- B. El operador que realice operaciones no comerciales con aeronaves no complejas deberá ajustarse a la subparte SPEC de la Parte NCC del Reglamento 965/2012.
- C. El operador que realice operaciones comerciales especializadas con aeronaves complejas sólo tendrá que ajustarse a lo establecido en la Parte SPO Reglamento 965/2012.
- D. Las operaciones especializadas de búsqueda y salvamento están sujetas al cumplimiento de la Parte SPO del Reglamento 965/2012.

53. La MMEL (Lista Maestra de Equipo Mínimo) es desarrollada por:

- A. EASA si es una aeronave europea o FAA si es una aeronave americana.
- B. La autoridad del Estado de matrícula de la aeronave.
- C. El operador de la aeronave.
- D. El titular del Certificado de Tipo.

54. De acuerdo a lo establecido en el Anexo 18, e Instrucciones Técnicas de OACI;

- A. Existen Mercancías peligrosas cuyo transporte por vía aérea está prohibido, salvo que todos los Estados implicados emitan una dispensa.
- B. Las mercancías peligrosas que no están prohibidas para su transporte por vía aérea no es obligatorio que sigan lo establecido en las Instrucciones Técnicas.
- C. Cuando se esté utilizando un embalaje adecuado autorizado por la Autoridad se podrá prescindir de la marca y etiquetado de la mercancía peligrosa.
- D. Solo los operadores que realicen operaciones de transporte aéreo comercial de carga de mercancías peligrosas deberán disponer de un programa de entrenamiento basado en las instrucciones técnicas de OACI aprobado por la Autoridad.

55. En relación con los requisitos europeos de Flight Time Limitations, la Subparte ORO.FTL, es aplicable a:

- A. Todos los operadores de Transporte Aéreo Comercial con avión y helicóptero.
- B. Todas las operaciones comerciales con avión excepto las operaciones de taxi aéreo, servicios médicos de urgencia y operaciones con un solo piloto.
- C. Todos los operadores de operación comercial con avión.
- D. Todas las operaciones de transporte aéreo comercial excepto las de taxi aéreo, servicios médicos de urgencia y operaciones con un solo piloto, con aviones.

56. La definición de período que comienza en el momento en el que un operador solicita a un miembro de la tripulación que se presente al servicio o a iniciar una actividad y que termina cuando esa persona está libre de cualquier actividad, incluyendo la actividad post-vuelo, corresponde a:

- A. Tiempo de vuelo.
- B. Periodo de actividad.
- C. Periodo de actividad de vuelo.
- D. Periodo de reserva.

57. Cuál de las siguientes afirmaciones relativas a la fatiga es FALSA:

- A. La calidad del sueño (su valor reparador) requiere del máximo tiempo posible en sueño profundo REM.
- B. A medida que la restricción del sueño continúa, uno se vuelve cada vez menos fiable para evaluar su estado funcional propio.
- C. Dormir por la noche está programado en el cerebro por el reloj corporal circadiano.
- D. La recuperación de las actividades de vigilia, tanto físicas como mentales, requiere necesariamente del sueño.

58. Cuál de las siguientes afirmaciones respecto al Real Decreto 1952/2009, de 18 de diciembre, por el que se adoptan requisitos relativos a las limitaciones del tiempo de vuelo y actividad y requisitos de descanso de las tripulaciones de servicio en aviones que realicen transporte aéreo comercial, es correcta:

- A. Permite la extensión de actividad de vuelo por descanso parcial, solo si la actividad está fuera del WOCL.
- B. Regula la extensión del máximo periodo de actividad de vuelo diario por descanso en vuelo sólo para tripulantes de cabina de vuelo.
- C. El tiempo máximo durante el cual un tripulante puede estar de imaginaria en hotel o aeropuerto será de doce horas.
- D. Establece la hora de presentación al servicio en 45 minutos antes de la hora programada de despegue para cualquier tipo de operación, excepto las ETOPS.

59. En relación con la extensión de actividad en vuelo por descanso en vuelo para tripulantes de vuelo, recogida en el Real Decreto 1952/2009, cuál de las siguientes afirmaciones es correcta:

- A. El lugar de descanso debe permitir que el respaldo recline al menos 45° respecto a la vertical.
- B. En ningún caso se pueden superar las 18,5 horas de actividad de vuelo cuando la tripulación está doblada.
- C. En ningún caso se pueden superar las 16 horas de actividad de vuelo cuando la tripulación está reforzada.
- D. El número de aterrizajes estará limitado a un máximo de cuatro quedando excluidos los sectores de posicionamiento.

60. Teniendo en cuenta lo establecido en la Circular Operativa 16B, cuál de las siguientes afirmaciones es correcta, respecto a las operaciones de Escuela:

- A. El límite de actividad aérea será de 8 horas, ampliables a 10 horas a criterio del instructor.
- B. En cualquier período de 28 días consecutivos, el tiempo máximo acumulado de vuelo será de 110 horas.
- C. En helicóptero, la duración máxima de los vuelos será de 3 horas, ampliables a 4 horas en vuelos de travesía.
- D. Si la Tripulación incluye un Instructor adicional, los máximos de actividad aérea se ampliarán en 2 horas.

61. Teniendo en cuenta lo establecido en el Anexo I a la Circular Operativa 16B, cuál de las siguientes afirmaciones es correcta:

- A. El tiempo máximo acumulado de vuelo en 12 meses consecutivos será de 900 horas.
- B. El periodo de descanso debe garantizar al menos 10,5 horas en el alojamiento.
- C. El tiempo máximo de vuelo será de 8 horas por cada 12 horas de presencia física.
- D. El tiempo máximo de presencia física es de 12 horas para helicópteros y 10 horas para aviones anfibios.

62. Cuál de los siguientes elementos NO se encuentra entre los marcadores conductuales vinculados al CRM:

- A. Tolerancia al conflicto.
- B. Toma de decisiones adecuada.
- C. Cooperación.
- D. Conciencia situacional.

63. Indique cuál de las siguientes afirmaciones es correcta, en relación al Anexo 2 de OACI sobre las Reglas del Aire:

- A. Es aplicable a las aeronaves que ostenten las marcas de nacionalidad y matrícula de un Estado contratante, cualquiera que sea el lugar en que se encuentre, siempre y cuando no se oponga al reglamento publicado por el Estado que tenga jurisdicción en el territorio sobre el cual vuela.
- B. Es responsabilidad del explotador de la aeronave la operación de acuerdo con este anexo, pero podrá dejar de seguirlo en circunstancias que hagan tal incumplimiento necesario por razones de seguridad.
- C. En este anexo sólo se establecen las reglas de vuelo visual y vuelo por instrumentos, dependiendo las reglas en el área de movimiento de los aeródromos de la legislación de cada Estado contratante exclusivamente.
- D. Es aplicable a las aeronaves que ostenten las marcas de nacionalidad y matrícula de un Estado contratante, cualquiera que sea el lugar en que se encuentre sin excepción, salvo áreas prohibidas o restringidas.

64. En el Doc. 4444 de OACI se puede encontrar la siguiente información:

- A. Plan global para la seguridad operacional de la aviación.
- B. Instrucciones técnicas para el transporte seguro de mercancías peligrosas por aire.
- C. Plan mundial de navegación aérea.
- D. Procedimientos para los servicios de navegación aérea. Gestión del tránsito aéreo.

65. De acuerdo con el Reglamento (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, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) nº 1035/2011 y los Reglamentos (CE) nº 1265/2007, (CE) nº 1794/2006, (CE) nº 730/2006, (CE) nº 1033/2006 y (UE) nº 255/2010, indique qué afirmación NO es correcta:

- A. No es de aplicación a las misiones de policía ni a las de búsqueda y salvamento.
- B. Es de aplicación a las aeronaves con la nacionalidad y marca de matrícula de un estado miembro de la Unión en cualquier espacio aéreo, siempre que no infrinjan las normas publicadas por el país de sobrevuelo.
- C. Deberá presentarse un plan de vuelo antes de realizar un vuelo o parte del mismo al que tenga que prestarse servicio de control de tránsito aéreo.
- D. El plan de vuelo contendrá información respecto velocidades y niveles de crucero, entre otros.

66. De acuerdo con el Reglamento (UE) nº 923/2012, de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, indique qué afirmación es correcta:

- A. Se proporciona servicio de información de vuelo a todas las aeronaves a las que se les suministre servicio de control de tránsito aéreo previa solicitud.
- B. Las dependencias de servicios de tránsito aéreo suministran el servicio de alerta únicamente a las aeronaves que confirmen que están siendo objeto de interferencia ilícita.
- C. Se suministrará servicio de control de tránsito aéreo a todos los vuelo IFR siempre que se encuentren en los espacios aéreos de clase A, B, C, D.
- D. En el espacio aéreo de clase G sólo se permiten vuelos VFR que reciben servicio de información de vuelo si así lo solicitan

67. De acuerdo con el Real Decreto 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y se modifica el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea:

- A. El Director de Seguridad de Aeronaves de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá conceder exenciones, debidamente justificadas, para la operación por debajo de las alturas mínimas previstas en el Reglamento (UE) nº 923/2012 (SERA)
- B. El subsecretario de Fomento tendrá la competencia para la imposición de las sanciones previstas en el Reglamento (UE) nº 923/2012 (SERA)
- C. Se prohíbe el vaciado de combustible en vuelo en cualquier situación, salvo si el Operador cuenta con la aprobación correspondiente y los tripulantes han recibido entrenamiento específico.
- D. Todas las exenciones y autorizaciones contempladas serán concedidas por el Director de Seguridad de Aeronaves, previo informe favorable de CIDEFO.

68. Indique qué afirmación es correcta respecto a los planes de vuelo repetitivos (RPL) de acuerdo con el RD 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento de aire y disposiciones operativas comunes:

- A. Podrán utilizarse indistintamente para vuelos IFR como VFR, nacional e internacional.
- B. Se requieren acuerdos locales o regionales entre los explotadores y todos los proveedores de servicios de navegación aérea afectados que cubran, entre otros puntos, procedimientos de presentación, cambios y cancelaciones en los RPL.
- C. Los cambios de carácter temporal u ocasional relativos a la velocidad y/o nivel de crucero deben notificarse tan pronto como sea posible y a más tardar 24 horas antes de la salida del vuelo.
- D. Si un proveedor de servicios de navegación aérea se ve obligado a suspender temporalmente el uso de los planes de vuelo repetitivos, publicará un aviso con al menos 5 días de antelación.

69. Respecto al Doc. 7030 de OACI sobre procedimientos suplementarios, indique que afirmación NO es correcta:

- A. Los Procedimientos suplementarios regionales de OACI (SUPPS) satisfacen aquellas necesidades de determinadas áreas que no están incluidas en las disposiciones de carácter mundial.
- B. El grado en que no se aplican los procedimientos suplementarios regionales se notifica en las Publicaciones de información aeronáutica, de conformidad con las disposiciones del Anexo 15 de OACI.
- C. Los procedimientos suplementarios regionales se formulan generalmente en las conferencias regionales de navegación aérea y surten efecto una vez examinados por la Comisión de Aeronavegación y aprobados por el Consejo.
- D. La única forma de proponer una enmienda a los procedimientos suplementarios regionales es a través de las propuestas de los Estados contratantes.

70. De acuerdo con el Reglamento (EU) 1332/2011, de la Comisión, de 16 de diciembre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes de utilización del espacio aéreo y procedimientos operativos para los sistemas anticolidión de a bordo indique que afirmación es correcta:

- A. Las aeronaves no tripuladas deberán estar equipadas con la versión lógica anticolidión 7.1 de ACAS II.
- B. Las aeronaves que no estén obligadas por este reglamento a equiparse con un sistema de anticolidión podrán utilizar cualquier versión lógica del ACAS II siempre que lo indiquen en el plan de vuelo.
- C. Cuando ACAS II produzca una indicación de RA, el piloto al mando consultará inmediatamente a la unidad ATC correspondiente antes de seguir las indicaciones del equipo.
- D. Los operadores deben establecer procedimientos operativos y programas de formación en ACAS II.

71. En relación con el Programa Universal de auditoría de vigilancia de la seguridad operacional, cuál de las siguientes NO constituye un área de auditoría de las ocho determinadas por OACI:

- A. legislación aeronáutica básica y reglamentos de aviación civil (LEG).
- B. investigación de accidentes e incidentes de aviación (AIG)
- C. Seguridad (security) en las instalaciones aeroportuarias (SEC).
- D. operaciones de aeronaves (OPS).

72. El Anexo 19 de la OACI, gestión de la seguridad operacional, establece que cada Estado establecerá un programa estatal de seguridad operacional (SSP) que:

- A. El SSP defina unos niveles de rendimiento aceptables en materia de seguridad operacional que nunca pueden ser inferiores a los definidos por OACI.
- B. El SSP se ajustará a la dimensión y complejidad de las actividades de aviación de cada Estado.
- C. El SSP exigirá a las organizaciones de mantenimiento de cualquier tipo de aeronave implanten un SMS.
- D. Los componentes del SSP son dos: el aseguramiento y la promoción estatal de la seguridad operacional.

73. En relación con la política y objetivos de seguridad operacional que establece el Anexo 19 de OACI:

- A. La política de seguridad operacional de la organización corresponde al compromiso del área de operaciones con la seguridad operacional.
- B. La organización identificará al departamento que ostente la responsabilidad de rendir cuentas respecto de la implantación y el mantenimiento del SMS.
- C. La organización garantizará que tiene un plan de respuesta ante emergencias independiente de los de las organizaciones con las que interactúe.
- D. indicará claramente qué tipos de comportamientos son inaceptables en lo que respecta a las actividades de aviación de la organización e incluirá las circunstancias en las que no se podrían aplicar medidas disciplinarias.

74. En relación con el manual de gestión de la seguridad operacional, Doc 9859 de OACI, definiciones:

- A. La gestión del cambio consiste en un proceso formal para gestionar los cambios dentro de una organización de manera sistemática, de modo que aquellos cambios que puedan afectar los riesgos identificados y las estrategias de mitigación adoptadas, sean evaluados antes de la implementación de dichos cambios.
- B. La gestión del cambio es un proceso formal por el que la organización debe solicitar aprobación de la Autoridad antes de la implementación de aquellos cambios que puedan afectar los riesgos identificados y las estrategias de mitigación adoptadas.
- C. Peligro es cualquier condición que con seguridad producirá un accidente si no se introduce una mitigación.
- D. Riesgo es cualquier condición u objeto que potencialmente puede causar lesiones al personal, daños al equipamiento o estructuras, pérdida de material, o reducción de la habilidad de desempeñar una función determinada.

75. El modelo SHELL de evaluación del factor humano en las actuaciones de seguridad operacional integra los siguientes componentes alrededor del factor humano:

- A. Software, Human, Environment y Liability
- B. Software, Hardware, Environment y Liveware
- C. Salary, Human, Environment y Liability
- D. Salary, Hardware, Engineering y Liveware

76. De acuerdo al RD 995/2013 por el que se desarrolla la regulación del programa estatal de seguridad operacional para la aviación civil, son proveedores de productos y servicios vinculados por el programa, entre otros:

- A. La Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.
- B. Los proveedores de servicios meteorológicos para la navegación aérea.
- C. La Secretaría de Estado de Medio Ambiente.
- D. El Estado Mayor del Ejército del Aire.

77. Indicar cuál de los siguientes NO es un indicador de rendimiento en materia de seguridad operacional para operadores de transporte aéreo comercial identificado por AESA:

- A. Aproximaciones no estabilizadas.
- B. Incursiones en pista.
- C. Avisos TCAS RA.
- D. Desvíos por causas meteorológicas.

78. En relación con el Programa Europeo de Seguridad Aérea,

- A. A través de planes plurianuales trata de identificar los mayores riesgos para la seguridad aérea y definir las acciones a tomar, ayudando a los Estados Miembros a implementar sus programas estatales de seguridad y compartir conocimiento.
- B. A través de planes anuales de supervisión, trata de conseguir que los Estados Miembros establezcan las medidas mitigadoras que consigan aliviar los efectos de los riesgos inherentes a la aviación.
- C. Es un programa que básicamente busca sancionar a los Estados Miembro que no cumplan las normas Europeas.
- D. El plan de EASA para el 2018 se centra sobre todo en el riesgo potencial que suponen los drones para la Aviación Comercial, proponiendo una serie de medidas encaminadas a una mayor restricción en su utilización.

79. Señálese cuál de los siguientes NO es un ámbito sobre el que establece normas el Reglamento UE 376/2014 sobre la notificación de sucesos en la aviación civil:

- A. La notificación de sucesos que puedan poner en peligro una aeronave, sus ocupantes, otras personas o un equipo o instalación que afecte a las operaciones de la aeronave.
- B. La protección de los profesionales de la aviación.
- C. La sanción de las conductas que, por ser dolosas, no pueden ampararse en la "cultura justa"
- D. La integración de la información en el Repositorio Central Europeo.

80. Un tripulante de cabina de pasajeros de un vuelo de una compañía española de transporte aéreo comercial sufre, durante un vuelo, un episodio de fatiga que le impide desarrollar normalmente su trabajo a bordo. De acuerdo al reglamento UE 376/2014 sobre la notificación de sucesos en la aviación civil:

- A. El TCP debería notificarlo al sistema de notificación obligatoria que la compañía está obligada a mantener, dentro de las 48 horas siguientes.
- B. El TCP debería notificarlo al comandante del vuelo para que él lo notifique a AESA dentro del sistema de notificación obligatoria que AESA está obligada a mantener, dentro de las 72 horas siguientes.
- C. El TCP debería notificarlo al comandante del vuelo para que él lo notifique a la compañía dentro del sistema de notificación obligatoria que la compañía está obligada a mantener, dentro de las 72 horas siguientes.
- D. El TCP debería notificarlo al comandante del vuelo para que él lo notifique a la compañía dentro del sistema de notificación voluntaria que la compañía está obligada a mantener, dado que no es un suceso de comunicación obligatoria.

81. Señálese cuál de las afirmaciones NO es verdadera en relación con la Comisión de Estudio y Análisis de Notificaciones de Incidentes de Tránsito Aéreo (CEANITA):

- A. La CEANITA es un órgano colegiado interministerial de los previstos en el artículo 39.1.a) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, integrado en el Estado Mayor del Ejército del Aire.
- B. La CEANITA tiene entre sus funciones colaborar con los organismos y entidades nacionales e internacionales competentes en materia de seguridad aérea, en el ámbito de su actuación.
- C. La CEANITA tiene como finalidad prestar asesoramiento y colaboración a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y al Estado Mayor del Ejército del Aire del Ministerio de Defensa para la prevención de incidentes y accidentes de tránsito aéreo.
- D. En su composición, hay un vocal en representación del Colegio Oficial de Pilotos de la Aviación Comercial.

82. Indicar cuál de los siguientes sucesos tendría la consideración de accidente y sería por tanto de comunicación obligatoria a la Autoridad encargada de la investigación de seguridad en la aviación civil:

- A. Un mecánico es golpeado por una parte que se desprende de un avión durante una tarea de mantenimiento en plataforma, sufriendo una lesión grave.
- B. Un avión en fase de ascenso sufre los efectos del granizo que le perforan el radomo y le paran un motor, lo que le obliga a desviarse al aeropuerto más próximo.
- C. Un mecánico que está asistiendo a la salida de un avión se quema gravemente al cruzar por detrás de un motor y verse afectado por el chorro del mismo.
- D. Un mecánico que está asistiendo a la salida de un avión se lesiona gravemente al ser golpeado por un equipo de asistencia que inadvertidamente se había dejado detrás de un motor y fue desplazado por el chorro del mismo.

83. Respecto a las recomendaciones de seguridad emitidas por Autoridad encargada de la investigación de seguridad en la aviación civil a consecuencia de una investigación, de acuerdo al reglamento UE 996/2010 sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil:

- A. Cada autoridad encargada de las investigaciones de seguridad instaurará procedimientos para registrar las respuestas a las recomendaciones de seguridad emitidas.
- B. Las Autoridad responsable de la seguridad de la aviación civil del Estado miembro no debe de adoptar ninguna medida ante una recomendación hacia ella, dado que solo se trata de recomendaciones.
- C. Aunque se trata de recomendaciones, la entidad que reciba una recomendación de seguridad debe adoptar medidas que debe comunicar a la Autoridad de investigación para que esta pueda verificar los resultados de las medidas aplicadas.
- D. El destinatario de una recomendación de seguridad acusará recibo e informará a la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad que emitió la recomendación, en un plazo de 72 horas, de las medidas adoptadas.

84. Respecto al reglamento (CE) 768/2006 de la Comisión de 19 de mayo de 2006 que aplica la Directiva 2004/36/CE del Parlamento Europeo y el Consejo en lo relativo a la recogida y el intercambio de información sobre la seguridad de las aeronaves que utilicen los aeropuertos de la Comunidad y la gestión del sistema de información:

- A. Establece que cada Estado Miembro debe contribuir al programa SANA/SAFA comunitario recogiendo los informes de las inspecciones en pista contemplados en el artículo 4, apartado 4, de la Directiva 2004/36/CE que se realicen en su propio Estado. Los Estados Miembros podrá decidir utilizar voluntariamente la base de datos centralizada europea.
- B. Establece que cada año, la Agencia Europea de Seguridad Aérea elaborará y presentará a la Comisión un informe sobre el sistema SAFA comunitario que contenga, entre otra información, situación de las inspecciones efectuadas durante el año, análisis de las conclusiones de las inspecciones o medidas tomadas durante el año, así como una propuesta de informe global público.
- C. Establece que la Agencia Europea de Seguridad Aérea gestionará y utilizará una base de datos donde recogerá los datos de los Estados Miembros relacionados con la información sobre las entradas y salidas de aeronaves de terceros Países que utilicen aeropuertos comunitarios.
- D. El sistema de base de datos comunitario se utiliza exclusivamente para registrar la información de seguridad de aeronaves de terceros Países.

85. Los requisitos de instrumentación y equipamiento de aeronaves que realizan transporte aéreo comercial,

- A. Se encuentran en la subparte E del anexo IV-Parte CAT del reglamento 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 en virtud del Reglamento (CE) no 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- B. Se encuentran en la subparte D del anexo IV-Parte CAT del reglamento 965/2012,
- C. Son los necesarios para asegurar que la aeronave es aeronavegable, independientemente del tipo de operación que realice.
- D. Son los mismos que los necesarios para operación privada, pero distintos que para operación especializada.

86. El ámbito de aplicación de la ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. operación de aeronaves civiles pilotadas por control remoto. requisitos de operador aeronave y piloto. limitaciones operacionales y tipos de operación, era:

- A. Operaciones de aeronaves civiles autónomas (UAV) hasta 150kg (y superiores a 150kg destinadas a la realización de actividades de lucha contra incendios o búsqueda y salvamento).
- B. Operaciones de aeronaves civiles autónomas (UAV) hasta 25kg (y superiores a 25kg destinadas a la realización de actividades de lucha contra incendios o búsqueda y salvamento).
- C. Operaciones de aeronaves civiles pilotadas por control remoto (RPA) hasta 150kg (y superiores a 150kg destinadas a la realización de actividades de lucha contra incendios o búsqueda y salvamento).
- D. Exclusivamente operaciones de aeronaves civiles pilotadas por control remoto (RPA) hasta 150kg.

87. Con respecto a la ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. operación de aeronaves civiles pilotadas por control remoto. requisitos de operador aeronave y piloto. limitaciones operacionales y tipos de operación, indique cuál de las siguientes afirmaciones es CORRECTA:

- A. Su contenido queda derogado "ex lege" con la aprobación del RD 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto, y se modifican el Real Decreto 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea.
- B. Regula la toma de imágenes aéreas en zonas restringidas al vuelo fotográfico,
- C. Regula el uso recreativo de las aeronaves civiles pilotadas por control remoto.
- D. Exige que todas las aeronaves civiles pilotadas por control remoto tienen que estar inscritas en el Registro de Matrículas de Aeronaves y disponer de un certificado de aeronavegabilidad.

88. De acuerdo al documento de OACI 9734, MANUAL DE LA SUPERVISIÓN DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL, ¿cuál es la definición de seguridad operacional?

- A. Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.
- B. Estado en que no existen accidentes aéreos.
- C. Estado en que se evita o elimina cualquier tipo de peligro al que pudiera estar sometido la provisión de servicios o productos aeronáuticos.
- D. Estado en el que se mantiene la tasa de accidentes constante o por debajo de un nivel máximo establecido por la autoridad de aviación civil del Estado.

89. De acuerdo al documento de OACI 9734, Manual de la Seguridad Operacional, los componentes de un sistema de gestión de la seguridad son:

- A. Organización y estructura; control de la conformidad, gestión de riesgos y promoción de la seguridad operacional.
- B. Sistema de gestión, control de la conformidad, responsable de la seguridad operacional y promoción de la seguridad operacional.
- C. Política de seguridad operacional y objetivos; gestión de riesgos; organización y estructura y promoción de la seguridad operacional.
- D. Política de seguridad operacional y objetivos; gestión de riesgos, aseguramiento de la seguridad operacional y promoción de la seguridad operacional.

90. Según OACI, el componente "Gestión de Riesgos de Seguridad Operacional" de un sistema de gestión de la seguridad operacional incluye los siguientes elementos:

- A. Evaluación de la seguridad operacional y comunicaciones; y Planificación de respuesta a la emergencia.
- B. Aseguramiento de la seguridad operacional; y Comunicación de la seguridad operacional.
- C. Objetivos y metas de seguridad operacional; y Promoción de la seguridad operacional.
- D. Identificación de peligros; y Evaluación y mitigación de riesgos de seguridad operacional.

91. Según el Doc 8335 de OACI, cuál de las siguientes afirmaciones es FALSA:

- A. En la modificación de un AOC debe evaluarse que el Sistema de control de conformidad sigue siendo adecuado.
- B. Las inspecciones deben estar planificadas sólo en el caso en el que el operador esté atravesando por dificultades económicas/financieras.
- C. Debe existir un sistema de relación y coordinación entre todos los departamentos de la Autoridad involucrados en el AOC.
- D. Es de especial importancia la revisión de la cualificación de los responsables propuestos durante la evaluación de un AOC.

92. El Doc 8335 de OACI, NO incluye:

- A. Aspectos relativos a la cualificación del personal de supervisión de la Autoridad.
- B. La definición de los Elementos Críticos del Sistema de vigilancia de la seguridad operacional
- C. Requisitos mínimos para la aprobación del Gerente Responsable de un AOC.
- D. Elementos para desarrollar el procedimiento de emisión inicial de un AOC.

93. Una organización para la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad continuada (CAMO), aprobada de acuerdo a la subparte G de la Parte M, de acuerdo al reglamento 1321 de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participa en dichas tareas:

- A. Debe también cumplir con la subparte I "Airworthiness Review Certificate" si gestiona aeronaves dedicadas al transporte aéreo comercial (CAT).
- B. Si cumple con la subparte I, tiene la potestad de autorizar "permisos de vuelo" para las aeronaves que gestiona directamente.
- C. Tiene que cumplir con la subparte F "Maintenance Organisation" siempre que gestione aeronaves "ligeras y/o no complejas".
- D. Su aprobación tiene una validez ilimitada.

94. Una organización de mantenimiento aprobada de acuerdo a la Parte-145:

- A. Está obligada a tener, al menos, un certificador "categoría C" para visar el conjunto de las tareas certificadas por los certificadores de las categorías B1, B2 o B3.
- B. Está obligada a emitir una autorización personal a cada certificador de la organización antes de que éstos ejerzan sus privilegios en la organización.
- C. Un certificador "categoría B2" puede certificar tareas de "categoría B1", más las consideradas dentro de la especialidad de aviónica.
- D. Una misma persona no puede ser nombrada certificador en dos o más categorías diferentes, salvo que sea para flotas/aeronaves distintas.

95. El Reglamento 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo:

- A. Incluye la lista de compañías aéreas que tienen prohibida su operación en Europa
- B. Establece el procedimiento para elaborar una lista de compañías aéreas que tiene prohibida su operación en Europa
- C. Establece que la prohibición a las compañías aéreas de la que es objeto afecta a todas las operaciones de estas compañías, incluyendo las no comerciales,
- D. Establece que la prohibición a las compañías aéreas de la que es objeto da lugar a la pérdida de los derechos de tráfico que pudieran tener esas aerolíneas

96. El Programa Nacional de Seguridad, que se aprueba por Acuerdo de Consejo de Ministros:

- A. Se declara pública únicamente la parte del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil que afecta directamente a los pasajeros.
- B. Se declara pública la parte del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil que afecta directamente a los pasajeros y aquella que, en el ámbito interno, constituye aplicación de las medidas comunes de seguridad aérea que no tienen carácter de información clasificada de la Unión Europea.
- C. Se declara pública la parte del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil que afecta directamente a los pasajeros o a las compañías aéreas y servicios de asistencia en tierra.
- D. Se declara público el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil para su conocimiento y difusión.

97. La Autoridad competente responsable de la coordinación y seguimiento del Programa Nacional de Seguridad para la aviación civil es:

- A. El Secretario General de Transportes.
- B. El Ministro de Fomento.
- C. El Ministro de Interior.
- D. El Secretario de Estado de Seguridad.

98. Indique cuál de las siguientes afirmaciones es correcta respecto al Reglamento 748/2012, 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

- A. El certificado de tipo de una determinada aeronave tiene una validez de 5 años
- B. El certificado de tipo de una determinada aeronave deber ser desarrollado por una Organización de diseño aprobada. Las modificaciones posteriores al certificado de tipo pueden ser llevadas a cabo por la misma Organización de diseño o por otra distinta.
- C. AESA aprueba los certificados de tipo de todas las aeronaves diseñadas por una organización de diseño que tenga su sede principal en España.
- D. El certificado de tipo suplementario de una determinada aeronave es necesario para obtener el certificado de aeronavegabilidad.

99. Para la emisión de las Autorizaciones de Vuelo (Permit to Fly) previstas por el Reglamento (UE) número 748/2012, 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, indique cual de las siguientes afirmaciones es correcta:

- A. La autoridad competente es la del Estado de Matrícula o, si no tiene matrícula, la del Estado que le dé una identificación provisional.
- B. la Autorización de Vuelo tiene validez ilimitada siempre que la aeronave y las condiciones de vuelo no varíen con respecto al momento de la emisión.
- C. Pueden ser emitidas por organizaciones aprobadas de producción (POA) o mantenimiento (MOA) dentro de su ámbito de actuación.
- D. Pueden ser emitidas sin aprobación previa de las condiciones de vuelo, cuando el certificado de aeronavegabilidad de la aeronave es restringido.

100. Según la Orden de 14 de noviembre de 1988, por la que se establecen los requisitos de aeronavegabilidad para las aeronaves ultraligeras motorizadas (ULMs), indique cuál de las siguientes afirmaciones es correcta:

- A. La orden tiene como objeto establecer los requisitos para la expedición de un certificado de aeronavegabilidad, sin el cual no se permite la operación de las aeronaves ultraligeras motorizadas.
- B. Toda aeronave definida como ULM, deberá llevar incorporado el siguiente equipo mínimo: Un anemómetro, un altímetro, un extintor y luces de posición.
- C. El propietario del ULM será plenamente responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad de su aeronave.
- D. A los efectos de esta orden, las aeronaves ultraligeras motorizadas se clasifican en tres categorías: De importación, De construcción nacional; De construcción por aficionados.

FIN DE LAS PREGUNTAS