

PRUEBAS SELECTIVAS ACCESO AL CUERPO DE INGENIEROS AERONÁUTICOS OEP 2018

PRIMER EJERCICIO

PROMOCIÓN INTERNA

1. Respecto a las aeronaves de construcción por aficionados:
 - a) No existen limitaciones en cuanto a potencia o empuje del sistema moto-propulsor para poder considerarlas como tales según la normativa española.
 - b) Deben ser construidas en su mayor parte por un aficionado, varios aficionados o una asociación de aficionados.
 - c) El documento de aeronavegabilidad que les corresponde es un permiso de vuelo con carácter indefinido.
 - d) No pueden utilizarse para actividades con fines de lucro, a excepción de las actividades de escuela.

2. De las siguientes afirmaciones relativas a la normativa española para el registro y uso de las aeronaves de estructura ultraligera motorizadas (ULM), indique cuál NO es correcta:
 - a) Los parapentes motorizados y los aerostatos con barquilla motorizada no se consideran ULM.
 - b) El ULM debe disponer de un certificado de aeronavegabilidad restringido, cuya validez es indefinida.
 - c) El piloto deberá disponer de una licencia de piloto ULM, siendo también válida la de piloto privado (PPL) en la categoría adecuada.
 - d) El vuelo se debe realizar según las reglas VFR sobre visibilidad y distancia de las nubes.

3. En relación a la lucha contra incendios y salvamento y rescate, el Real Decreto 750/2014 es de aplicación a:
 - a) Los productos, componentes, equipos, personal y organismos militares, así como las actividades realizadas por ellos.
 - b) Las aeronaves incluidas en el Anexo I del Reglamento (UE) 2018/1139.
 - c) Las operaciones que perjudiquen derechos de terceros países en virtud de convenios internacionales.
 - d) Las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento, y las aplicables en materia de aeronavegabilidad y personal de vuelo a las actividades de aduanas, policía, guardacostas u otras similares.

4. De acuerdo con el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, en las aeronaves de construcción por aficionados, las marcas de matrícula seguirán empezando por las letras:
 - a) EC
 - b) Y, o W
 - c) Y, Z o X
 - d) Y, Z o W

5. Según el Anexo 1 de la OACI, cualquier persona que quiera obtener una licencia de piloto de línea aérea deberá tener, al menos:
- a) 17 años.
 - b) 18 años.
 - c) 19 años.
 - d) 21 años.
6. Según el Anexo 6 de la OACI, parte III sobre Operaciones Internacionales - Helicópteros, en cuanto a los registros de mantenimiento, el operador garantizará que los registros de instrumentos y equipos, cuya capacidad de servicio y vida útil están determinadas por su tiempo de servicio, se mantendrán durante un período mínimo:
- a) De 45 días después del final de la vida útil de la unidad a la que se refieren.
 - b) De 60 días después del final de la vida útil de la unidad a la que se refieren.
 - c) De 90 días después del final de la vida útil de la unidad a la que se refieren.
 - d) De 30 días después del final de la vida útil de la unidad a la que se refieren.
7. Respecto al Certificado de Aeronavegabilidad Restringido definido en el Reglamento (UE) 748/2012 (Parte 21):
- a) Permite la navegación internacional en las condiciones establecidas en el Anexo 8 de OACI para este tipo de certificados.
 - b) Permite la navegación en los Estados Miembros de EASA siempre que haya sido emitido por EASA.
 - c) Permite la navegación en los Estados Miembros de EASA.
 - d) Solo permite el vuelo en el Estado Miembro que lo haya emitido y en otros Estados Miembros que emitan el correspondiente permiso de sobrevuelo.
8. Están excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 (Reglamento Base):
- a) La operación de aeronaves que sobrevuelen el territorio al que se aplican los tratados por un operador de un tercer país.
 - b) El diseño y la producción de componentes y equipos para el control de aeronaves a distancia.
 - c) Las aeronaves que lleven a cabo actividades de lucha contra incendios emprendidas en el interés general en nombre de un organismo investido de autoridad pública, bajo el control y la responsabilidad de un Estado miembro.
 - d) Los helicópteros tripulados, que no tengan más de dos asientos y una MTOM registrada por el Estado miembro, de no más de 600 kg para los helicópteros no destinados a operar en el agua o de 650 kg para los destinados a operar en el agua.

9. En una aeronave grande, como el Boeing 737, el sistema neumático suministra aire a presión a distintos sistemas y componentes. De los siguientes, indicar cuál NO es uno de ellos:
- a) Arranque de motores.
 - b) Frenos de ruedas del tren de aterrizaje.
 - c) Aire acondicionado de cabina de pasajeros.
 - d) Sistemas térmicos anti-hielo.
10. En un helicóptero, el rotor principal gira a unas revoluciones que:
- a) Son constantes.
 - b) Varían con el mando de gas del motor.
 - c) Varían con el paso del mando colectivo.
 - d) Se ajustan con el 'governor' de la caja de engranajes.
11. Cuando se inclina el mando cíclico hacia delante, sin accionar ningún otro mando de vuelo, un helicóptero:
- a) Avanza, manteniendo la altura de vuelo.
 - b) Avanza, perdiendo altura.
 - c) Solo pierde altura.
 - d) Pierde altura, tendiendo a girar en sentido contrario al del rotor principal.
12. De acuerdo con el Reglamento (UE) 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, los miembros de la tripulación:
- a) Pueden consumir alcohol antes de cualquier operación, pero con moderación.
 - b) No deben consumir alcohol a menos de 8 horas antes del "reporting time" especificado para un tiempo de vuelo de servicio o el inicio del "standby".
 - c) No deben consumir alcohol a menos de 10 horas antes del "reporting time" especificado para un tiempo de vuelo de servicio o el inicio del "standby".
 - d) Pueden consumir alcohol antes de cualquier operación, pero comprobando previamente que puede realizar su trabajo con normalidad.

13. De acuerdo con el Reglamento (UE) 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, en relación con el sistema de gestión que el operador establecerá, aplicará y mantendrá, indique cuál de las siguientes afirmaciones NO es correcta:
- a) Líneas de responsabilidad claramente definidas en toda la organización, incluida una responsabilidad de seguridad directa del director responsable.
 - b) Una descripción de los principios y filosofías generales del operador en materia de seguridad (la política de seguridad)
 - c) El mantenimiento del personal formado y competente para el desempeño de sus funciones.
 - d) Una lista de los miembros del equipo inspector de la autoridad que supervisa sus actividades, que se actualizará cada 6 meses.
14. De acuerdo con el Reglamento (UE) 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, los registros sobre el personal, relativos al entrenamiento, verificación y cualificaciones del miembro de la tripulación, se conservarán durante un período mínimo de:
- a) 6 meses.
 - b) 1 año.
 - c) 2 años.
 - d) 3 años.
15. De acuerdo con el Reglamento (UE) 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, si la autoridad competente ha concedido al operador una aprobación para llevar a cabo operaciones espacio aéreo con separación mínima vertical reducida de 300 m (1 000 pies), solo se utilizará en el espacio aéreo designado:
- a) Entre el nivel de vuelo (FL) 290 y el FL 410, incluidos.
 - b) Entre el nivel de vuelo (FL) 150 y el FL 410, incluidos.
 - c) Entre el nivel de vuelo (FL) 150 y el FL 290, excluidos.
 - d) Entre el nivel de vuelo (FL) 290 y el FL 410, excluidos.

16. De acuerdo con el Reglamento (UE) 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, el operador, que realice una aproximación de precisión, solo seleccionará un aeródromo como aeródromo alternativo en ruta ETOPS si los informes o previsiones meteorológicos apropiados, o cualquier combinación de los mismos, indica que, entre el momento previsto del aterrizaje hasta 1 hora pasado el último momento posible del aterrizaje, existirán condiciones igual o mejores que los mínimos de planificación calculados al añadir los siguientes límites adicionales:

- a) DA/H + 400 pies RVR/VIS + 1500 m (*).
- b) DA/H + 200 pies RVR/VIS + 1500 m (*).
- c) DA/H + 200 pies RVR/VIS + 800 m (*).
- d) DA/H + 400 pies RVR/VIS + 800 m (*).

(*): VIS: visibilidad; MDA/H: altitud/altura de descenso mínima.

17. De acuerdo con el Reglamento (UE) 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, las siglas NVIS, en inglés, hacen referencia a Operaciones:

- a) Sistemáticas nocturnas de (NVIS).
- b) Con captación nocturna de imágenes mejoradas (NVIS).
- c) Con sistemas de visión nocturna de imágenes (NVIS).
- d) Con sistemas de captación nocturna de imágenes (NVIS).

18. En el ámbito de la SUBPARTE OPS de operaciones aéreas del Reglamento (UE) 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, las siglas FRM, en inglés, se refieren a:

- a) Fatigue Risk Management.
- b) False Round Mission.
- c) Fatigue Round Mission.
- d) False Risk Management.

19. De acuerdo con el Reglamento (UE) 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, en relación a la información recopilada conforme a realización de inspecciones en rampa deberá introducirse en la base de datos centralizada que contenga toda la información pertinente, durante:

- a) Los 21 días naturales posteriores a la inspección.
- b) Los 15 días naturales posteriores a la inspección.
- c) Los 21 días hábiles desde el comienzo de la inspección.
- d) Los 15 días hábiles desde el comienzo de la inspección.

20. De acuerdo con el Reglamento (UE) 290/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil, el concepto QTG hace referencia a:
- a) “Guía de pruebas de calificación (QTG)”, que es un documento elaborado para demostrar que el rendimiento y la manejabilidad de un FSTD son idénticos a los de una aeronave, clase de avión o tipo de helicóptero, simulado dentro de los límites prescritos y que se han cumplido todos los requisitos aplicables.
 - b) “Guía de pruebas de calificación (QTG)”, que es un documento elaborado para demostrar que la resolución y maniobrabilidad de un FSTD son idénticos a los de una aeronave, simulado dentro de los límites prescritos y que se han cumplido todos los requisitos aplicables.
 - c) “Guía de calidad del entrenamiento (QTG)”, que es un documento elaborado para demostrar que el entrenamiento de la tripulación, incluido el uso de FSTDs, es el adecuado, y que se han cumplido todos los requisitos aplicables.
 - d) “Guía de calidad del entrenamiento (QTG)”, que es un documento elaborado por el operador para demostrar que el entrenamiento de la tripulación, incluido el uso de FSTDs, es el adecuado, y que se realiza bajo las performances de la envolvente de vuelo de las aeronaves del operador.
21. Según el Reglamento (CE) 1178/2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil, ANEXO I, Parte FCL, Competencia significa:
- a) La capacidad de una persona de realizar una tarea concreta.
 - b) Una combinación de pericias, conocimientos y actitudes necesarias para llevar a cabo una tarea al estándar prescrito.
 - c) Una combinación de pericias, aptitudes y actitudes necesarias para llevar a cabo una tarea prescrita.
 - d) Una combinación de conocimientos, aptitudes y experiencia necesarias para llevar a cabo una tarea prescrita.
22. De acuerdo con el Reglamento (CE) 1178/2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil, excepto para los pilotos que hayan demostrado competencia lingüística a nivel de experto, de acuerdo con el apéndice 2 de la Parte FCL, la anotación sobre competencia lingüística será reevaluada cada:
- a) 2 años, si el nivel demostrado es el nivel operacional, o 4 años, si el nivel demostrado es el nivel avanzado.
 - b) 4 años, si el nivel demostrado es el nivel operacional, o 6 años, si el nivel demostrado es el nivel avanzado.
 - c) 6 años, si el nivel demostrado es el nivel operacional, o 8 años, si el nivel demostrado es el nivel avanzado.
 - d) 4 años, si el nivel demostrado es el nivel amateur, o 6 años, si el nivel demostrado es el nivel experto.

23. Según el Reglamento (CE) 1178/2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil, Parte CC, El solicitante de un certificado de miembro de tripulación tendrá al menos:
- a) 17 años de edad.
 - b) 18 años de edad.
 - c) 20 años de edad.
 - d) 21 años de edad.
24. Según el Real Decreto 1036/2017, regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto, las siglas en inglés de EVLOS hacen referencia a:
- a) Extended Visual Line of Sight.
 - b) Extreme Visual Line of Sight.
 - c) Extended Visual Look of Sight.
 - d) Extra Visual Line of Sight.
25. Según el RD1036/2017, un vuelo de prueba de un RPA, dentro del alcance visual del piloto (VLOS), realizado por un fabricante dentro de su proceso de producción:
- a) Es, siempre, una operación aérea especializada.
 - b) Es un vuelo experimental.
 - c) Sólo se puede realizar en espacio aéreo temporalmente segregado (TSA).
 - d) Es una operación aérea especializada si la aeronave pesa más de 3kg.
26. Señale la respuesta INCORRECTA. En el año 2017 en el transporte aéreo en España:
- a) El número de pasajeros totales ha recuperado los niveles previos a la crisis de 2008.
 - b) El número de pasajeros domésticos ha recuperado los niveles previos a la crisis de 2008.
 - c) El número de pasajeros internacionales ha recuperado los niveles previos a la crisis de 2008.
 - d) El número de pasajeros en tráfico regular ha recuperado los niveles previos a la crisis de 2008.
27. El órgano competente para la aplicación de lo dispuesto en Real Decreto 1678/2011, 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 es:
- a) La Dirección General de Aviación Civil.
 - b) La Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
 - c) El Ministerio de Asuntos Exteriores.
 - d) SENASA.

28. Las compañías de terceros países (no UE) interesadas en obtener la acreditación para la obtención de autorización para la realización de operaciones aéreas comerciales en España deben presentar el formulario que figura en el Anexo I del Real Decreto 1392/2007 a:
- a) La Dirección General de Aviación Civil.
 - b) La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
 - c) La Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA).
 - d) SENASA.
29. De acuerdo al Reglamento (CE) 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, el anuncio de licitación y el subsiguiente contrato para dichos servicios abarcarán una serie de puntos entre los que NO se encuentra:
- a) Los niveles de servicio requeridos por la obligación de servicio público.
 - b) Las reglas relativas a la modificación y finalización del contrato, en particular con el fin de tener en cuenta cambios imprevisibles.
 - c) Las compañías aéreas que explotarán el servicio.
 - d) El plazo de validez del contrato.
30. De acuerdo al Reglamento (CE) 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, se considerará expirada la obligación de servicio público cuando no se haya operado ningún servicio de transporte aéreo regular en un período de más de X meses en la ruta sujeta a dicha obligación, siendo X:
- a) 6 meses.
 - b) 12 meses.
 - c) 18 meses.
 - d) 24 meses.
31. Entre las actividades consideradas como trabajos aéreos en España de acuerdo a la legislación vigente, NO se encuentra:
- a) El transporte aéreo de personas o de cosas sin remuneración.
 - b) Los trabajos aéreos con globos.
 - c) Las operaciones de salvamento y rescate.
 - d) Los trabajos aéreos con RPAS (drones).
32. Según la Circular Aeronáutica 3/2006, se entiende por “wet lease in”:
- a) El arrendamiento de aeronaves con tripulación pertenecientes a otras compañías aéreas españolas o de otros Estados.
 - b) El arrendamiento de aeronaves españolas con tripulación a compañías aéreas de otros Estados.
 - c) El arrendamiento de aeronaves sin tripulación pertenecientes a otras compañías aéreas españolas o de otros Estados.
 - d) El arrendamiento de aeronaves españolas sin tripulación a compañías aéreas de otros Estados.

33. En el supuesto de un pasajero que toma un vuelo directo (sin escalas ni conexión) desde Berlín (Alemania) hasta Madrid (España), en un transportista comunitario, según se define en el Reglamento (CE) 261/2004. El pasajero de dicho vuelo llega a Madrid con un retraso de 2 horas y media respecto a la hora de llegada programada. En las citadas condiciones, en lo que respecta al Reglamento (CE) 261/2004 y a las sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea que lo interpretan, el pasajero tiene derecho a:
- a) Comida y refrescos suficientes únicamente si se trata de un billete en primera clase.
 - b) El reembolso del billete una vez ha llegado a Madrid.
 - c) Nada, puesto que no aplica el Reglamento (CE) 261/2004 en este supuesto.
 - d) Una compensación de 600 euros.
34. El Reglamento Marco 549/2004, que establece las bases del Cielo Único Europeo en su artículo 10, NO considera como partes interesadas en sus mecanismos de consulta a:
- a) Las Autoridades Militares.
 - b) La *Federal Aviation Administration (FAA)* estadounidense.
 - c) Organizaciones Profesionales que representen al personal.
 - d) Grupos pertinentes que representen a los usuarios del espacio aéreo.
35. En relación con la organización Pan-Europea EUROCONTROL:
- a) Está formada por catorce países (miembros).
 - b) Tiene entre sus actividades apoyar a la Comisión Europea, EASA y las Autoridades Europeas de Supervisión en sus actividades regulatorias.
 - c) Su sede principal está en Colonia (Alemania).
 - d) Su principal objetivo es la evaluación de la capacitación ATM de los países en vías de desarrollo.
36. El Reglamento de la Circulación aérea desarrolla en su Libro Cuarto:
- a) Los procedimientos para los servicios de navegación aérea.
 - b) Los servicios de tránsito aéreo.
 - c) Las reglas del aire.
 - d) Las normas para helicópteros.
37. De acuerdo al reglamento (UE) 923/2012 'SERA' en la zona EUR y en relación con el espacio aéreo de clase D:
- a) Los vuelos VFR están sujetos a autorización ATC.
 - b) Los vuelos VFR no requieren comunicación aeroterrestre bidireccional por voz.
 - c) Los vuelos IFR no requieren capacidad para la comunicación por radio obligatoria.
 - d) Los vuelos VFR no requieren capacidad para la comunicación por radio obligatoria.

38. El Reglamento (UE) 2015/340 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo, establece que las anotaciones de instructor y evaluador tienen una validez máxima de:
- a) 6 meses.
 - b) 1 año.
 - c) 2 años.
 - d) 3 años.
39. El requisito 'ATCO.C.045 Atribuciones de evaluador' del Reglamento (UE) 2015/340, establece que para los evaluadores que vayan a realizar evaluaciones dirigidas a la expedición, revalidación y renovación de una anotación de unidad, deberán poseer la anotación de unidad asociada a la evaluación durante un período inmediatamente anterior a la evaluación de al menos:
- a) 6 meses.
 - b) 1 año.
 - c) 2 años.
 - d) 3 años.
40. La vigencia de un certificado de proveedor civil de servicios de navegación aérea expedido actualmente de conformidad de Real Decreto 931/2010, será:
- a) De un año para las certificaciones iniciales y para las modificaciones de los certificados que habiliten para la provisión de un nuevo servicio.
 - b) ilimitada siempre y cuando se mantengan las condiciones de cumplimiento de los requisitos exigidos para su obtención.
 - c) De dos años para las certificaciones iniciales y de un año para las modificaciones de los certificados que habiliten para la provisión de un nuevo servicio.
 - d) De 5 años en cualquiera de los casos.
41. ¿Cuál de los siguientes NO es un objetivo de los servicios de tránsito aéreo (SERA.7001)?
- a) Acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.
 - b) Asesorar y proporcionar información útil para la marcha segura y eficaz de los vuelos.
 - c) Prevenir colisiones entre aeronaves en plataforma y entre estas y los obstáculos que haya en dicha plataforma.
 - d) Notificar a los organismos pertinentes respecto de las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y asistir a dichos organismos según sea necesario.

42. De acuerdo con el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/373 ¿qué proveedores de servicios de navegación aérea están obligados a tener un Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional?
- a) ATS y ATFM
 - b) ATS
 - c) ATS y CNS.
 - d) ASM y CNS
43. En relación con el ATIS, *Automatic Terminal Information Service*, (SERA.9010): Señale la respuesta INCORRECTA:
- a) Cuando lo pida el piloto, los mensajes ATIS pertinentes serán transmitidos por la Oficina de Seguridad en vuelo de AESA en el Aeropuerto.
 - b) El ATIS se utiliza tanto para aeronaves que llegan como las que salen.
 - c) Actualmente puede suministrarse tanto ATIS-voz y/o ATIS-D.
 - d) Si una aeronave acusa recibo de un ATIS que ya no está en vigor, deberá transmitirse sin dilación a la aeronave cualquier dato que necesite ser actualizado.
44. De acuerdo con el requisito “ATS.OR.200 Sistema de gestión de la seguridad” del Reg. (UE) 2017/373, el proveedor de servicios de tránsito aéreo deberá establecer un sistema de gestión de la seguridad (SMS), que incluya los siguientes componentes:
- a) La determinación de peligros aeronáuticos en el ámbito de la protección (*security*) en el aeropuerto.
 - b) El nivel y calidad del servicio prestado de la seguridad operacional.
 - c) Capacidad económica y financiera, Responsabilidad y cobertura de seguros y Gestión de la protección, todos ellos de la seguridad operacional.
 - d) Política y objetivos, Gestión de riesgos, Aseguramiento y Promoción, todos ellos de la seguridad operacional.
45. De acuerdo al doc. 8168 de OACI, PANS OPS, procedimientos para los servicios de navegación aérea, el término OCA/H se corresponde con:
- a) Altitud/altura de franqueamiento de obstáculos.
 - b) Margen mínimo de franqueamiento de obstáculos.
 - c) Altitud/altura mínima de descenso libre de obstáculos.
 - d) Zona despejada de obstáculos.

46. De acuerdo al Reg. (UE) 923/2012 'SERA', el término Combustible Mínimo se refiere al término utilizado para describir una situación:
- a) De emergencia en que el combustible restante de la aeronave es tal que las posibilidades de aterrizaje del vuelo se reducen únicamente a dos de sus aeropuertos alternativos.
 - b) De emergencia en que el combustible restante de la aeronave, sin tener en cuenta las reservas, es tal que el vuelo debe aceptarse sin ninguna demora adicional.
 - c) De emergencia en que el combustible restante de la aeronave es tal que el vuelo debe aterrizar inmediatamente en el aeródromo más próximo.
 - d) En que el combustible restante de la aeronave es tal que el vuelo debe aterrizar en un aeródromo específico y no puede aceptarse ninguna demora adicional.
47. Según el Real Decreto 1133/2010, indique cuál de los siguientes NO es un requisito necesario para ser personal AFIS:
- a) Tener 18 años cumplidos.
 - b) Estar en posesión del título de una carrera universitaria de 3 años reconocido por el MECD.
 - c) Tener un nivel de idioma operacional (4) en inglés y castellano, de la escala de calificación de competencia lingüística de la OACI.
 - d) Haber superado un curso de formación inicial, teórica y práctica, impartido por un proveedor de formación AFIS certificado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
48. De acuerdo con el requisito "ATCO.B.010 Habilitaciones de controlador de tránsito aéreo" del Reg. (UE) 2015/340, las habilitaciones de controlador de tránsito aéreo contempladas son:
- a) ADV– AIR – GMC – TWR – GMS – RAD - PAR
 - b) TWR– AIR – GMC – TWR – GMS – RAD – PAR – FTL
 - c) TWR – APP– TACC - ACC - OCN
 - d) ADV – ADI – APP– APS – ACP – ACS
49. La Orden FOM 1841/2010, relativa a la certificación de proveedores de Formación ATC, determina que:
- a) La eficacia de los certificados emitidos será de 3 años máximo.
 - b) Se extinguirá automáticamente si, una vez certificado, no se presta ninguno de los servicios para los que fue certificado en el plazo máximo de 5 años desde su obtención.
 - c) La Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá establecer de forma motivada limitaciones en la certificación de los proveedores de formación, explicitando dichas limitaciones en el correspondiente certificado.
 - d) En un proveedor ya certificado, la solicitud de aprobación de una modificación relativa a un Plan de Capacitación de Unidad deberá presentarse ante AESA con una antelación mínima de tres meses a la fecha prevista para su implantación, siendo el silencio administrativo positivo.

50. En relación con la actividad aeronáutica nocturna tal como se define en el Real Decreto 1001/2010:
- Transcurre totalmente entre la 01:00 horas y las 07:29 horas.
 - Transcurre, total o parcialmente, entre la 01:30 horas y las 05:29 horas.
 - La duración máxima del periodo continuo de actividad aeronáutica nocturna es de 12 horas 30 minutos, debiendo concluir como muy tarde a las 08:30 horas.
 - Comienza en el ocaso y finaliza en el orto.
51. De acuerdo con el Real Decreto 2858/1981, en su actual redacción, el Ministro de Fomento calificará como aeropuertos de interés general aquellos aeropuertos y helipuertos civiles en los que concurra alguna de las circunstancias siguientes:
- Los de competencia autonómica cuya gestión resulte necesaria para garantizar el correcto funcionamiento de su red de transporte.
 - Los que puedan incidir sustancialmente en la ordenación del tránsito aéreo, la estructura del espacio aéreo y el control del mismo.
 - La parte militar de los aeródromos de utilización conjunta civil y militar.
 - Los que no sean de interés para la defensa nacional.
52. En materia de aeropuertos y helipuertos, en muchos casos, las Comunidades Autónomas, a través de sus estatutos competenciales, conservan su competencia en:
- La planificación de los aeropuertos situados en su autonomía.
 - El transporte aéreo entre las islas de su Comunidad.
 - Los aeropuertos que no sean de interés general situados en su autonomía.
 - La matriculación de aeronaves de las compañías autonómicas.
53. Las Comunidades Autónomas podrán participar en la gestión de los aeropuertos de interés general en la forma que establezca la legislación del Estado y, en particular a través de:
- La elaboración, aprobación y seguimiento de los Planes Directores.
 - La aprobación y supervisión del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA).
 - El ejercicio de la potestad sancionadora.
 - Los Comités de Coordinación Aeroportuaria y las Comisiones de Coordinación Aeroportuaria.
54. El Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) establece, entre otros aspectos:
- La adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos de todos los aeropuertos españoles, por periodos de cinco años.
 - La idoneidad de las infraestructuras aeroportuarias de interés general, por periodos de cinco años.
 - La estimación de tráfico aeroportuario que garantice la capacidad, con carácter vinculante, de la red de aeropuertos de Aena, S.A, por periodos de diez años, siguientes al quinquenio en que resulte aplicable.

- d) La accesibilidad de la red de aeropuertos de Aena, S.A, por periodos de cinco años.
55. En relación a los agentes de asistencia en tierra que prestan servicios a un usuario en los aeropuertos de interés general:
- a) En los aeropuertos con tráfico inferior a 1 millón de pasajeros o a 25.000 Tn de carga, su número está limitado a un máximo de dos por categoría de servicio.
 - b) En los aeropuertos con tráfico superior a 1 millón de pasajeros o a 25.000 Tn de carga, su número está limitado a 3 o 4, dependiendo de la categoría de servicio.
 - c) Pueden prestarse servicios a sí mismos, autoasistencia en tierra, si celebran contrato con un tercero cuyo objetivo sea la prestación de esos servicios.
 - d) Se podrá incrementar el número de agentes, a propuesta de Aena SME, S.A., cuando las condiciones lo permitan.
56. Antes de iniciar el suministro de combustible al avión, deberán tomarse las precauciones internacionalmente establecidas para este tipo de operaciones, que básicamente son:
- a) Los equipos de suministro se encontrarán en las adecuadas condiciones de funcionamiento y mantenimiento para realizar la operación de repostamiento con seguridad y garantía.
 - b) Con el fin de aligerar la operación, el vehículo de suministro se acercará a la aeronave y procederá a realizar el abastecimiento, parar los motores y poner los calzos simultáneamente.
 - c) Si el repostamiento es realizado por hidrante, para asegurarse de que los equipos de suministro se encuentran en las adecuadas condiciones de funcionamiento, únicamente habrá que comprobar que en el «pit» existe producto.
 - d) En el caso de pasaje a bordo, se podrá proceder a la operación de abastecimiento, una vez desembarcados los pasajeros, y siempre que la línea aérea lo haya puesto en conocimiento del servicio contra incendios y de la torre de control.
57. De acuerdo con el procedimiento establecido en el Real Decreto 2591/1998, los Planes Directores de los aeropuertos de interés general se revisarán siempre que:
- a) El Secretario de Estado de Infraestructura, Transporte y Vivienda apruebe la actualización de las previsiones de tráfico.
 - b) Las necesidades exijan introducir modificaciones que supongan creación o modificación de elementos estructurantes del campo de vuelos del aeropuerto u otros elementos que alteren el funcionamiento previsto del mismo.
 - c) Las necesidades introduzcan modificaciones que no supongan una variación fundamental de la estrategia de desarrollo del aeropuerto.
 - d) Las previsiones de tráfico superen el 10% anual.

58. Un "Plan de Acción", asociado a un Mapa Estratégico de Ruido, NO contiene:
- a) Una evaluación del número estimado de personas expuestas al ruido, problemas y situaciones a mejorar.
 - b) Las actuaciones previstas para los próximos 5 años, incluidas medidas para proteger las zonas tranquilas.
 - c) Una estimación de la reducción del número de personas que sufren molestias o alteraciones del sueño.
 - d) Las actuaciones previstas para el máximo desarrollo posible del aeropuerto, para los próximos 20 años.
59. Son factores importantes que influyen en las previsiones de tráfico aéreo, entre otros:
- a) Los ciclos económicos, la oferta gastronómica y los precios del combustible.
 - b) Los nuevos modelos de aeronaves, los costes de las aerolíneas y la temperatura de referencia de aeródromo.
 - c) Los precios del combustible, la aeronave máxima y las políticas de marketing del aeropuerto.
 - d) Los ciclos económicos, la estacionalidad del tráfico en el aeropuerto y los precios de los combustibles.
60. En relación con la corrección de la longitud de pista según el Manual de diseño de aeródromos de OACI, Parte 1 Pistas:
- a) La longitud básica de la pista de despegue se corrige por la elevación de aeródromo, la temperatura de referencia y la latitud geográfica.
 - b) La longitud básica de la pista de despegue se corrige por la elevación de aeródromo, la temperatura de referencia y la pendiente de pista.
 - c) La longitud básica de la pista de despegue se corrige por la elevación de aeródromo y la pendiente de pista.
 - d) La longitud básica de la pista de aterrizaje se corrige por la temperatura de referencia y la pendiente de pista.
61. El Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas, define la Superficie de transición como una:
- a) Superficie plana inclinada o una combinación de planos, limitada en planta por la proyección vertical de la parte especificada del terreno o extensión de agua, anterior al umbral de pista, a la que afecten las maniobras en la fase de aproximación.
 - b) Superficie formada por uno o varios planos horizontales sobre un aeródromo y sus alrededores.
 - c) Superficie o compleja de pendiente ascendente y hacia fuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna.
 - d) Superficie especificada, de pendiente ascendente, que se extiende hacia afuera desde dos líneas paralelas al eje de pista, una a cada lado, y desde los bordes de la superficie de aproximación.

62. En el Anexo VII del Reglamento (UE) nº 2018/139, Reglamento Base de EASA, en el que se establecen los requisitos esenciales de los aeródromos:
- a) Se establecen requisitos esenciales en relación con los márgenes de franqueamiento de obstáculos, para proteger a las aeronaves que se aproximen a un aeródromo para aterrizar o que salgan de un aeródromo.
 - b) No se establecen requisitos esenciales relativos a las zonas de movimiento de las aeronaves.
 - c) No se establecen requisitos esenciales relativos a los sistemas de gestión.
 - d) Se establece que, a discreción el gestor aeroportuario, un aeródromo podrá ser utilizado por aeronaves para las cuales no están previstos normalmente los procedimientos operativos del aeródromo ni su diseño.
63. Conforme a lo establecido en el Reglamento (UE) 139/2014, que establece los requisitos relativos a los aeródromos, en relación con la expedición de certificados, señale la afirmación correcta:
- a) La autoridad competente deberá expedir, en todo caso, dos certificados independientes: un para el aeródromo y otro para el operador de aeródromo.
 - b) La autoridad competente expedirá los certificados de aeródromo con una duración limitada a la fecha de validez de los Documentos de Aceptación y Acción de la Desviación emitidos.
 - c) La autoridad competente expedirá los certificados con una duración ilimitada.
 - d) Se considerará que el certificado incluye las bases de certificación (CB) del aeródromo y, si procede, cualquier otra condición o limitación operativa prescrita por la autoridad competente y cualquier Documento de Aceptación y de Acción de Desviación (DAAD). El manual de aeródromo no se considera incluido en el certificado.
64. Conforme al Reglamento (UE) 139/2014, que establece los requisitos relativos a los aeródromos, y en relación con los requisitos del personal:
- a) El operador de aeródromo nombrará un gestor responsable (*accountable manager*), que será, en todo caso, el Director del Aeropuerto.
 - b) La autoridad para garantizar que todas las actividades puedan financiarse y llevarse a cabo de conformidad con los requisitos aplicables recaerá en el gestor responsable (*accountable manager*) nombrado por el gestor.
 - c) El operador de aeródromo nombrará a la persona responsable del área de facilitación y medio ambiente.
 - d) El operador de aeródromo podrá, potestativamente y en función del tamaño y complejidad de la organización, nombrar a las personas responsables de la gestión y supervisión de las áreas de servicios operacionales del aeródromo y de mantenimiento del aeródromo.

65. Según lo establecido en el material guía del Reglamento (UE) nº 139/2014, que establece los requisitos relativos a los aeródromos, el programa de gestión de riesgos de fauna:
- a) Incluirá un procedimiento de coordinación con organismos fuera del ámbito del aeródromo.
 - b) Incluirá un procedimiento de coordinación con organismos fuera del ámbito del aeródromo, únicamente en aquellos aeródromos en los que exista una especial problemática en relación con la presencia de aves/fauna.
 - c) Deberá cubrir un área mínima de 100 km desde el punto de referencia del aeródromo.
 - d) Establecerá un procedimiento de gestión del hábitat y del territorio, cuyo objetivo será potenciar el atractivo de la zona para las aves/fauna.
66. Conforme a lo establecido en el Reglamento (UE) nº 139/2014, que establece los requisitos relativos a los aeródromos, los procedimientos de baja visibilidad:
- a) En función de su complejidad, podrán requerir o no la aprobación previa de la autoridad competente.
 - b) En caso en que el procedimiento de baja visibilidad incluya únicamente despegues con baja visibilidad (LVTO – Low visibility Take Off), no requerirá la aprobación previa de la autoridad competente.
 - c) Los procedimientos de baja visibilidad requerirán, en todo caso, la aprobación previa de la autoridad competente.
 - d) Los procedimientos de baja visibilidad no requerirán, en ningún caso, la aprobación previa de la autoridad competente.
67. En relación con los servicios de salvamento y extinción de incendios (SSEI), el Reglamento (UE) nº 139/2014, que establece los requisitos relativos a los aeródromos, indica que la categoría SSEI del aeródromo, se determina:
- a) Exclusivamente, en base a la longitud del avión de mayor longitud que usa habitualmente el aeródromo.
 - b) En base a la longitud del avión de mayor longitud que usa habitualmente el aeródromo y su envergadura.
 - c) En base a la longitud del avión de mayor longitud que usa habitualmente el aeródromo y su MTOW.
 - d) En base a la longitud del avión de mayor longitud que usa habitualmente el aeródromo y su anchura de fuselaje.

68. A efectos del Real Decreto 1075/2015, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de aeródromos de uso restringido, se considera un aeródromo de uso restringido:
- a) Las infraestructuras civiles destinadas al uso exclusivo por aerotaxis.
 - b) Las Infraestructuras civiles destinadas a realizar operaciones de mercancías y correo, exclusivamente.
 - c) Cualquier infraestructura civil destinada al uso exclusivo de aerotaxis, mercancías y correo.
 - d) Cualquier infraestructura, incluidas las destinadas a aeronaves ultraligeras, hidroaeródromos y helipuertos, distintos de los aeródromos de uso público definidos en el Real Decreto 862/2009.
69. El Real Decreto 1070/2015, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de uso restringido, a efectos de seguridad operacional, clasifica los aeródromos de uso restringido en:
- a) Aeródromos restringidos especializados y aeródromos restringidos de uso privado.
 - b) Aeródromos restringidos especializados y aeródromos restringidos de uso local.
 - c) Aeródromos restringidos de uso privado y aeródromos restringidos de uso local.
 - d) Aeródromos restringidos de uso privado y aeródromos restringidos de uso comunitario.
70. En el Real Decreto 1070/2015, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad de uso restringido, se define una FATO como:
- a) El área de toma de contacto y de elevación inicial.
 - b) El área de elevación inicial y de despegue.
 - c) El área de aproximación final y de despegue.
 - d) El área de aproximación final y toma de contacto.
71. Los organismos públicos supervisores responsables de la aplicación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO) en relación con los proveedores sujetos a su control o supervisión, y que se especifican en el punto 1 del artículo 3 del Real Decreto 995/2013, son:
- a) La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la Dirección General de Aviación Civil, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil y los proveedores civiles de servicios de navegación aérea
 - b) La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y el Estado Mayor del Ejército del Aire y la Dirección General de Aviación Civil
 - c) La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y el Estado Mayor del Ejército del Aire
 - d) La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, y la Dirección General de Aviación Civil

72. De acuerdo al Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO), desarrollado en el Real Decreto 995/2013, con el fin de alcanzar los objetivos de seguridad operacional establecidos en el Programa, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea elaborará, en colaboración con los proveedores:
- a) Un Plan de Acción de Seguridad Operacional (PASO)
 - b) Un Plan Ordenado e Estatal de Seguridad Operacional (POSO)
 - c) Un Plan de Indicadores de la Seguridad Operacional (PISO)
 - d) Un Plan Unificado de la Seguridad Operacional (PUSO)
73. Dentro del ámbito del Reglamento (UE) 376/2014 relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, a las organizaciones, Estados Miembros y EASA se les requiere establecer obligatoriamente:
- a) Sistemas voluntarios y obligatorios de notificación de sucesos.
 - b) Exclusivamente sistemas voluntarios de notificación de sucesos.
 - c) Exclusivamente sistemas obligatorios de notificación de sucesos.
 - d) No hay ningún tipo de obligación al respecto.
74. ¿Cuál es la definición de seguridad operacional según OACI (Anexo 19)?
- a) Estado en el que no existen accidentes aéreos y el nivel de riesgo es sometido a escrutinio de las autoridades.
 - b) Estado en que se evita o elimina cualquier tipo de peligro al que pudiera estar sometido la provisión de servicios o productos aeronáuticos.
 - c) 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.
 - d) Estado en el que se mantiene la tasa de accidentes constante o por debajo de un nivel máximo establecido por EASA.
75. De acuerdo con el Anexo 13 de OACI, Investigación de accidentes e incidentes de aviación:
- a) El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes y la determinación de culpa o responsabilidad.
 - b) La autoridad de investigación actuará con independencia de las autoridades estatales de aviación y de otras entidades que pudieran interferir con la realización o la objetividad de una investigación.
 - c) El Estado donde tenga lugar el suceso no tiene obligación de establecer las medidas oportunas para proteger las pruebas; a ello se dedicará el personal especializado.
 - d) El Anexo 13 de OACI especifica que las labores de investigación de accidentes serán llevadas a cabo solamente por el estado del explotador.

PRUEBAS SELECTIVAS ACCESO AL CUERPO DE INGENIEROS AERONÁUTICOS OEP 2018

PRIMER EJERCICIO

TURNO LIBRE

1. Según la Constitución española: Las Cortes Generales representan:
 - a) a los ciudadanos españoles.
 - b) al pueblo español.
 - c) a los residentes en España.
 - d) a los nacionales españoles.

2. El Rey es:
 - a) el jefe del Estado.
 - b) el jefe del Parlamento.
 - c) el jefe del Gobierno.
 - d) todas las anteriores son ciertas.

3. En la organización territorial de la Administración General del Estado son órganos directivos con rango de subsecretario:
 - a) Los directores generales.
 - b) Los subdelegados del gobierno.
 - c) Los delegados del gobierno.
 - d) Los secretarios generales.

4. Los órganos superiores y directivos de la Administración General del Estado tienen además la condición de alto cargo, excepto:
 - a) Los subsecretarios.
 - b) Los directores generales.
 - c) Los secretarios generales.
 - d) Los subdirectores generales.

5. ¿Cuál de las instituciones listadas a continuación NO participa en la elaboración de la legislación de la UE?
 - a) El Parlamento Europeo.
 - b) El Consejo de la Unión Europea.
 - c) La Comisión Europea.
 - d) El Consejo Europeo.

6. Los interesados sólo podrán solicitar el inicio de un procedimiento de responsabilidad patrimonial, cuando no haya prescrito su derecho a reclamar.
El derecho a reclamar prescribirá:
- a) a los tres meses de producido el hecho o el acto que motive la indemnización o se manifieste su efecto lesivo.
 - b) a los seis meses de producido el hecho o el acto que motive la indemnización o se manifieste su efecto lesivo.
 - c) al año de producido el hecho o el acto que motive la indemnización o se manifieste su efecto lesivo.
 - d) a los dos años de producido el hecho o el acto que motive la indemnización o se manifieste su efecto lesivo.
7. Según el artículo 68 de la ley 39/2015, el plazo de subsanación y mejora de una solicitud de iniciación que no reúne los requisitos es de:
- a) diez días.
 - b) siete días.
 - c) cinco días.
 - d) veinte días.
8. Las Unidades de Igualdad de los departamentos ministeriales:
- a) Estarán dotadas con los puestos de trabajo que resulten necesarios para el desarrollo de sus funciones, todos ellos reservados a funcionarios de carrera o personal laboral fijo.
 - b) En todo caso, contarán con una persona responsable, que habrá de tener la condición de funcionario de carrera perteneciente a un cuerpo o escala clasificados en el subgrupo A1 o a en el grupo profesional 1 de personal laboral.
 - c) Dos, o como máximo tres, departamentos ministeriales pueden compartir una unidad de igualdad por razones presupuestarias.
 - d) Se integran en la estructura orgánica de cada departamento ministerial, y quedarán adscritas a la Subsecretaría.
9. En relación con la Constitución Española de 1978:
- a) Según el artículo 3, la forma política del Estado español es la Monarquía Parlamentaria.
 - b) Según el artículo 1, los valores superiores del ordenamiento jurídico español son la libertad, la justicia, la igualdad y el pluralismo político.
 - c) Según el artículo 2, la soberanía nacional reside en el pueblo español, del que emanan los poderes del Estado.
 - d) Según el artículo 2, España se constituye como un estado plural y democrático de Derecho.

10. El artículo 22 de la Constitución Española regula:

- a) El derecho a la seguridad social.
- b) El derecho a la protección del medio ambiente.
- c) El derecho de asociación.
- d) El derecho al sufragio activo y pasivo.

11. En relación con los tratados internacionales:

- a) Los tratados internacionales, válidamente celebrados, se integrarán en el ordenamiento jurídico español y formarán parte del mismo una vez ratificados por el Rey.
- b) En el caso de que se susciten dudas sobre la constitucionalidad de un tratado internacional, el Gobierno o cualquiera de las Cámaras, podrán requerir al Tribunal Constitucional que se pronuncie sobre la misma.
- c) La celebración de un tratado internacional que contenga estipulaciones contrarias a la Constitución podrá ser suscrito si bien condicionado a la posterior revisión de la norma fundamental.
- d) La Constitución Española regula la posibilidad de que el Gobierno suscriba tratados internacionales en nombre y representación de las Comunidades Autónomas.

12. En relación con el ordenamiento jurídico español:

- a) Las leyes orgánicas solo pueden ser aprobadas por mayoría absoluta del Congreso de los Diputados y del Senado.
- b) A través de la figura del decreto-ley se pueden regular materias reservadas a ley orgánica, si bien solo en casos de extraordinaria y urgente necesidad.
- c) La Constitución Española recoge expresamente el principio de primacía del Derecho de la Unión Europea.
- d) Las normas de rango reglamentario han de respetar los principios de jerarquía normativa y de reserva legal.

13. De conformidad con el Título VIII de la Constitución “de la Organización Territorial del Estado”
- a) El Estado se organiza territorialmente en municipios, en provincias y en las Comunidades Autónomas que se constituyan. Todas estas entidades gozan de autonomía para la gestión de sus propios intereses.
 - b) El Estado se organiza territorialmente en municipios, en provincias y en las Comunidades Autónomas que en aquel momento se encontraban constituidas. Solo las Comunidades Autónomas gozan de autonomía para la gestión de sus propios intereses.
 - c) El Estado se organiza territorialmente en municipios, en provincias y en las Comunidades Autónomas, que ya se encontraban constituidas o que se constituyesen con posterioridad. Solo las Comunidades Autónomas y municipios gozan de autonomía para la gestión de sus propios intereses.
 - d) El Estado se organiza territorialmente en municipios, en provincias y en las Comunidades Autónomas que se constituyan, si bien sólo las provincias y los municipios gozan de autonomía para la gestión de sus propios intereses.
14. De acuerdo con el artículo 103.1 de la Constitución Española, las Administraciones públicas sirven con objetividad los intereses generales, y actúan de acuerdo con los principios de:
- a) Eficacia, jerarquía, descentralización, desconcentración y coordinación, con sometimiento pleno a la Ley y al Derecho.
 - b) Eficiencia, jerarquía, descentralización, desconcentración y coordinación, con sometimiento pleno a la Ley y al Derecho.
 - c) Eficacia, eficiencia, disciplina, centralización, concentración y coordinación, con sometimiento pleno a la Ley y al Derecho.
 - d) Autonomía, eficacia, disciplina, centralización, desconcentración y coordinación, con sometimiento pleno a la Ley y al Derecho.
15. En relación con el derecho y la obligación de comunicarse con las Administraciones Públicas a través de medios electrónicos:
- a) Se reconoce el derecho y el deber de todos los ciudadanos de comunicarse a través de medios electrónicos con las Administraciones Públicas.
 - b) Los empleados públicos tienen la obligación de relacionarse, en todo caso, a través de medios electrónicos para la realización de cualquier trámite.
 - c) En todo caso, tienen la obligación de relacionarse a través de medios electrónicos las personas jurídicas y las entidades sin personalidad jurídica.
 - d) Estarán obligados quienes ejerzan una actividad profesional para la que se requiera colegiación obligatoria, para lo cualquier trámite y actuación que realicen con las Administraciones Públicas.

16. En relación con el acto administrativo:

- a) El acto administrativo ha de emitirse siempre por escrito.
- b) Los actos administrativos se presumen válidos y tienen eficacia desde que se dictan, salvo que en ellos se disponga otra cosa.
- c) Siempre que el acto administrativo se dirige a una pluralidad de sujetos recibe el nombre de disposición de carácter general.
- d) Con carácter general, se puede prescindir del procedimiento administrativo para dictar actos administrativos.

17. En relación con los recursos administrativos:

- a) El recurso de reposición se dirige contra actos que hayan agotado la vía administrativa.
- b) El recurso de alzada se dirige contra actos que hayan agotado la vía administrativa.
- c) Contra los actos firmes en vía administrativa podrá interponerse el recurso extraordinario de casación ante el órgano administrativo que los dictó.
- d) El error o la ausencia de la calificación del recurso por parte del recurrente supondrá, en todo caso, su inadmisión.

18. De conformidad con lo dispuesto en la Ley 29/1998, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa:

- a) El recurso contencioso-administrativo solo puede dirigirse contra disposiciones de carácter general y actos administrativos, tanto expresos como presuntos.
- b) Los actos de trámite nunca son susceptibles de recurso contencioso-administrativo.
- c) El recurso contencioso-administrativo es admisible con respecto a leyes, decretos leyes y decretos legislativos, pero solo en lo relativo al exceso de las bases de la delegación.
- d) El recurso contencioso-administrativo es admisible en relación con las disposiciones de carácter general y con los actos expresos y presuntos de la Administración pública, la inactividad de las Administraciones Públicas y contra la vía de hecho.

19. Según las previsiones de la Ley de 16 de diciembre de 1954 de Expropiación Forzosa, el derecho del expropiado a recuperar el bien expropiado en el caso de no ejecutarse la obra o no establecerse el servicio que motivó la expropiación, previo pago del justo precio se denomina:

- a) Derecho de reversión.
- b) Derecho de retroacción.
- c) Derecho de recuperación preferente.
- d) Derecho de devolución.

20. La carrera horizontal de los empleados públicos, según el Real Decreto-legislativo 5/2015, por el que se aprueba el Texto Refundido del Estatuto Básico del Empleado Público:

- a) Se regulará por desarrollo reglamentario.
- b) Consiste en la progresión de grado, categoría, escalón u otros conceptos análogos, sin necesidad de cambiar de puesto de trabajo.
- c) Está limitada a la denominada promoción interna horizontal, consistente en el acceso a cuerpos o escalas del mismo subgrupo profesional.
- d) Consiste en el ascenso en la estructura de puestos de trabajo por los procedimientos de provisión correspondientes.

21. La estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, se desarrolla por:

- a) La Ley 40/2015.
- b) El Real Decreto 362/2017.
- c) El Real Decreto 953/2018.
- d) La Orden FOM/25/2019.

22. El Pleno de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil estará integrado por un Presidente y un mínimo de cuatro y un máximo de nueve Vocales. ¿Cuál es el plazo que establece la Ley 21/2003 para la renovación del Presidente y los Vocales?

- a) Tres años.
- b) Cuatro años.
- c) Cinco años.
- d) Seis años.

23. ¿A quién le corresponde ostentar la máxima representación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea tanto a nivel institucional como internacional?

- a) Al Director General de Aviación Civil.
- b) Al Subdirector General de Transporte Aéreo.
- c) A la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
- d) Al Secretario General.

24. ¿Desde cuándo ha servido España como miembro del Consejo de la OACI?

- a) España ha formado parte del Consejo de la OACI de forma ininterrumpida desde 1951.
- b) España formó parte del Consejo de la OACI por primera vez en 1975.
- c) España formó parte del Consejo de la OACI por primera vez en 2000.
- d) España no ha sido elegida nunca para ser miembro del Consejo de la OACI.

25. Las normas y métodos recomendados en relación con la asistencia a las víctimas de accidentes de aviación y a sus familiares están recogidos en el:
- a) Anexo 8 - Aeronavegabilidad.
 - b) Anexo 9 - Facilitación.
 - c) Anexo 12 - Búsqueda y Salvamento.
 - d) Anexo 13 - Investigación de accidentes e incidentes de aviación
26. ¿En qué Anexo Técnico al Convenio de Chicago está recogido el Plan de Compensación y Reducción de Carbono para la Aviación Internacional (CORSIA)?
- a) Anexo 6 Parte I.
 - b) Anexo 6 Parte II.
 - c) Anexo 16 - Volumen IV.
 - d) Anexo 19.
27. El Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) de la OACI queda recogido en el:
- a) Documento 9750.
 - b) Documento 9803.
 - c) Documento 1554.
 - d) Documento 4444.
28. ¿Por cuantos Estados contratantes está compuesto el Consejo de la OACI?
- a) Veinticuatro.
 - b) Treinta y dos.
 - c) Treinta y seis.
 - d) Cuarenta.
29. El Convenio sobre Aviación Civil Internacional, firmado el 7 de diciembre de 1944:
- a) Aplica a aeronaves civiles y a aeronaves de Estado.
 - b) Otorga el derecho de sobrevuelo y a hacer escalas técnicas con fines no comerciales a las aeronaves de los Estados contratantes que se utilicen en servicios aéreos regulares.
 - c) Permite el cabotaje para compañías aéreas de países firmantes del Convenio.
 - d) Establece que ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un Estado.
30. La CEAC es una:
- a) Organización regional compuesta por 44 países de la región EUR cuya sede se encuentra en París.
 - b) Organización regional compuesta por 28 países de la región EUR cuya sede se encuentra en Bruselas.
 - c) Organización regional compuesta por 44 países de la región EUR cuya sede se encuentra en Bruselas.
 - d) Asociación internacional regional compuesta por, aproximadamente, 80 aerolíneas de la región EUR cuya sede se encuentra en París.

31. El Programa de trabajo de la CEAC y su Presupuesto se aprueban en:
- a) Las reuniones ordinarias de Directores Generales de Aviación Civil.
 - b) Las reuniones del Comité de Coordinación.
 - c) En la sesión Plenaria trianual.
 - d) El presupuesto y el programa de trabajo de la CEAC se impone a través de la JAA TO (Joint Aviation Authorities Organisation).
32. Entre las funciones de la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea (EASA), NO se encuentra:
- a) La negociación de acuerdos de transporte aéreo, en virtud del Reglamento (CE) 847/2004.
 - b) Prestar a la Comisión el apoyo técnico, científico y administrativo necesario para el cumplimiento de sus funciones.
 - c) Realizará inspecciones, otras actividades de supervisión e investigaciones, según sea necesario, para el desempeño de sus funciones en virtud del presente Reglamento, o por petición de la Comisión.
 - d) Emitir dictámenes en relación con la protección del medio ambiente.
33. Como regla general, ¿qué cobertura mínima del seguro por accidente se establece en el *Reglamento (CE) 785/2004 del Parlamento europeo y del Consejo, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos* para cubrir la responsabilidad con respecto a terceros en caso de un accidente con un A380 (MTOM>500 Tn.)?
- a) 300 millones de euros.
 - b) 300 millones de dólares.
 - c) 700 millones de euros.
 - d) 700 millones de Derechos Especiales de Giro.
34. ¿En virtud de qué artículo de la Constitución Española, las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias en aeropuertos deportivos?
- a) Artículo 148.
 - b) Artículo 149.
 - c) Artículo 158.
 - d) Artículo 159.
35. La aprobación del Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil (PESO) le corresponde:
- a) Al Director General de Aviación Civil, a propuesta del Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire.
 - b) Al Consejo de Ministros, a propuesta conjunta de los Ministros de Fomento y Defensa.
 - c) Al Presidente de la CIAIAC.
 - d) A la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

36. Las inspecciones aeronáuticas de control normativo deberán concluir en el plazo máximo de:
- a) 3 meses.
 - b) 6 meses.
 - c) 9 meses.
 - d) 12 meses.
37. De acuerdo con el Reglamento (CE) 261/2004, en el caso de la cancelación de un vuelo Madrid – Barcelona por parte de una compañía aérea comunitaria, cuando el pasajero está en la puerta de embarque (se informa al pasajero con 30 minutos de antelación respecto a la hora prevista de salida del vuelo), las causas de la cancelación son imputables a la aerolínea y el transporte alternativo propuesto por la aerolínea permite llegar al pasajero a su destino final con 5 horas de retraso, los pasajeros tendrán derecho a:
- a) Una compensación de 250€, además de tener derecho a atención y reembolso o transporte alternativo.
 - b) Si acepta el transporte alternativo, además, tiene derecho a atención, pero no a compensación
 - c) Atención y reembolso o transporte alternativo y una compensación de 125€, debido a que el transporte alternativo le permite llegar al destino final con un retraso menor de 6 horas.
 - d) Una compensación de 400€, además de tener derecho a atención y reembolso o transporte alternativo.
38. Actualmente, la Unión Europea y sus estados miembros han alcanzado Acuerdos de Transporte Aéreo globales (convenios verticales), entre otros, con:
- a) Estados Unidos, Canadá, Marruecos, Israel y Jordania.
 - b) Estados Unidos, Rusia, Venezuela, Argelia y Brasil.
 - c) Emiratos Árabes Unidos, Arabia Saudí, Madagascar, Rusia e Irán.
 - d) Estados Unidos, Rusia, México, China y Mozambique
39. ¿Cuál es el órgano de la Administración General del Estado competente, responsable de la coordinación y seguimiento del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil?
- a) El Director de AESA
 - b) El Director General de Aviación Civil
 - c) El Secretario General de Transportes
 - d) El Secretario General de Seguridad

40. Conforme al Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, ¿cuál de las siguientes afirmaciones es correcta en relación con la Zona Crítica de Seguridad?
- a) Consiste en una zona delimitada de un aeropuerto en la cual se podrán aplicar medidas de seguridad alternativas a las normas básicas comunes.
 - b) Consiste en la zona de circulación de los aeropuertos, terrenos y edificios adyacentes o partes de ellos a la que está restringido el acceso por motivos de seguridad aeroportuaria.
 - c) Abarca al menos todas las áreas aeroportuarias a las que tengan acceso los pasajeros en espera de embarcar que hayan pasado el control de seguridad y aquellas por las que pueda circular o en las que se pueda guardar el equipaje facturado ya controlado pendiente de embarque.
 - d) Abarca toda zona de un aeropuerto cuyo acceso está sujeto a un control de accesos y un control de seguridad. Cuando esto no sea posible, las personas y vehículos estarán sometidos a un control aleatorio para garantizar la seguridad.
41. Respecto a las aeronaves de construcción por aficionados:
- a) no existen limitaciones en cuanto a potencia o empuje del sistema moto-propulsor para poder considerarlas como tales según la normativa española.
 - b) deben ser construidas en su mayor parte por un aficionado, varios aficionados o una asociación de aficionados.
 - c) el documento de aeronavegabilidad que les corresponde es un permiso de vuelo con carácter indefinido.
 - d) no pueden utilizarse para actividades con fines de lucro, a excepción de las actividades de escuela.
42. En relación a la lucha contra incendios y salvamento y rescate, el Real Decreto 750/2014 es de aplicación a:
- a) los productos, componentes, equipos, personal y organismos militares, así como las actividades realizadas por ellos.
 - b) las aeronaves incluidas en el Anexo I del Reglamento (UE) 2018/1139.
 - c) las operaciones que perjudiquen derechos de terceros países en virtud de convenios internacionales.
 - d) las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento, y las aplicables en materia de aeronavegabilidad y personal de vuelo a las actividades de aduanas, policía, guardacostas u otras similares.
43. De acuerdo con el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, en las aeronaves de construcción por aficionados, las marcas de matrícula seguirán empezando por las letras:
- a) EC
 - b) Y, o W
 - c) Y, Z o X
 - d) Y, Z o W

44. Según el Anexo 6 de la OACI, parte III sobre Operaciones Internacionales - Helicópteros, en cuanto a los registros de mantenimiento, el operador garantizará que los registros de instrumentos y equipos, cuya capacidad de servicio y vida útil están determinadas por su tiempo de servicio, se mantendrán durante un período mínimo de:
- a) de 45 días después del final de la vida útil de la unidad a la que se refieren.
 - b) de 60 días después del final de la vida útil de la unidad a la que se refieren.
 - c) de 90 días después del final de la vida útil de la unidad a la que se refieren.
 - d) de 30 días después del final de la vida útil de la unidad a la que se refieren.
45. Respecto al Certificado de Aeronavegabilidad Restringido definido en el Reglamento (UE) 748/2012 (Parte 21):
- a) Permite la navegación internacional en las condiciones establecidas en el Anexo 8 de OACI para este tipo de certificados.
 - b) Permite la navegación en los Estados Miembros de EASA siempre que haya sido emitido por EASA.
 - c) Permite la navegación en los Estados Miembros de EASA.
 - d) Solo permite el vuelo en el Estado Miembro que lo haya emitido y en otros Estados Miembros que emitan el correspondiente permiso de sobrevuelo.
46. Están excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 (Reglamento Base):
- a) La operación de aeronaves que sobrevuelen el territorio al que se aplican los tratados por un operador de un tercer país.
 - b) El diseño y la producción de componentes y equipos para el control de aeronaves a distancia.
 - c) Las aeronaves que lleven a cabo actividades de lucha contra incendios emprendidas en el interés general en nombre de un organismo investido de autoridad pública, bajo el control y la responsabilidad de un Estado miembro.
 - d) Los helicópteros tripulados, que no tengan más de dos asientos y una MTOM registrada por el Estado miembro, de no más de 600 kg para los helicópteros no destinados a operar en el agua o de 650 kg para los destinados a operar en el agua.
47. En una aeronave grande, como el Boeing 737, el sistema neumático suministra aire a presión a distintos sistemas y componentes. De los siguientes, indicar cuál NO es uno de ellos:
- a) Arranque de motores.
 - b) Frenos de ruedas del tren de aterrizaje.
 - c) Aire acondicionado de cabina de pasajeros.
 - d) Sistemas térmicos anti-hielo.

48. En un helicóptero, el rotor principal gira a unas revoluciones que:
- a) Son constantes.
 - b) Varían con el mando de gas del motor.
 - c) Varían con el paso del mando colectivo.
 - d) Se ajustan con el 'governor' de la caja de engranajes.
49. De acuerdo con el Reglamento (UE) 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, en relación con el sistema de gestión que el operador establecerá, aplicará y mantendrá, indique cuál de las siguientes afirmaciones NO es correcta:
- a) líneas de responsabilidad claramente definidas en toda la organización, incluida una responsabilidad de seguridad directa del director responsable.
 - b) una descripción de los principios y filosofías generales del operador en materia de seguridad (la política de seguridad).
 - c) el mantenimiento del personal formado y competente para el desempeño de sus funciones.
 - d) una lista de los miembros del equipo inspector de la autoridad que supervisa sus actividades, que se actualizará cada 6 meses.
50. De acuerdo con el Reglamento (UE) 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, los registros sobre el personal, relativos al entrenamiento, verificación y cualificaciones del miembro de la tripulación, se conservarán durante un período mínimo de:
- a) 6 meses.
 - b) 1 año.
 - c) 2 años.
 - d) 3 años.
51. De acuerdo con el Reglamento (UE) 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, si la autoridad competente ha concedido al operador una aprobación para llevar a cabo operaciones espacio aéreo con separación mínima vertical reducida de 300 m (1 000 pies), solo se utilizará en el espacio aéreo designado:
- a) entre el nivel de vuelo (FL) 290 y el FL 410, incluidos.
 - b) entre el nivel de vuelo (FL) 150 y el FL 410, incluidos.
 - c) entre el nivel de vuelo (FL) 150 y el FL 290, excluidos.
 - d) entre el nivel de vuelo (FL) 290 y el FL 410, excluidos.

52. De acuerdo con el Reglamento (UE) 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, las siglas NVIS, en inglés, hacen referencia a Operaciones:
- a) sistemáticas nocturnas de (NVIS).
 - b) con captación nocturna de imágenes mejoradas (NVIS).
 - c) con sistemas de visión nocturna de imágenes (NVIS).
 - d) con sistemas de captación nocturna de imágenes (NVIS).
53. En el ámbito de la SUBPARTE OPS de operaciones aéreas del Reglamento (UE) 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, las siglas FRM, en inglés, se refieren a:
- a) Fatigue Risk Management.
 - b) False Round Mission.
 - c) Fatigue Round Mission.
 - d) False Risk Management.
54. De acuerdo con el Reglamento (UE) 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, en relación a la información recopilada conforme a realización de inspecciones en rampa deberá introducirse en la base de datos centralizada que contenga toda la información pertinente, durante:
- a) los 21 días naturales posteriores a la inspección.
 - b) los 15 días naturales posteriores a la inspección.
 - c) los 21 días hábiles desde el comienzo de la inspección.
 - d) los 15 días hábiles desde el comienzo de la inspección
55. De acuerdo con el Reglamento (UE) 290/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil, el concepto QTG hace referencia a:
- a) “Guía de pruebas de calificación (QTG)”, que es un documento elaborado para demostrar que el rendimiento y la manejabilidad de un FSTD son idénticos a los de una aeronave, clase de avión o tipo de helicóptero, simulado dentro de los límites prescritos y que se han cumplido todos los requisitos aplicables.
 - b) “Guía de pruebas de calificación (QTG)”, que es un documento elaborado para demostrar que la resolución y maniobrabilidad de un FSTD son idénticos a los de una aeronave, simulado dentro de los límites prescritos y que se han cumplido todos los requisitos aplicables.
 - c) “Guía de calidad del entrenamiento (QTG)”, que es un documento elaborado para demostrar que el entrenamiento de la tripulación, incluido el uso de FSTDs, es el adecuado, y que se han cumplido todos los requisitos aplicables.
 - d) “Guía de calidad del entrenamiento (QTG)”, que es un documento elaborado por el operador para demostrar que el entrenamiento de la tripulación, incluido el uso de FSTDs, es el adecuado, y que se realiza bajo las performances de la envolvente de vuelo de las aeronaves del operador.

56. Según el Reglamento (CE) 1178/2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil, ANEXO I, Parte FCL, Competencia significa:
- a) La capacidad de una persona de realizar una tarea concreta.
 - b) una combinación de pericias, conocimientos y actitudes necesarias para llevar a cabo una tarea al estándar prescrito.
 - c) una combinación de pericias, aptitudes y actitudes necesarias para llevar a cabo una tarea prescrita.
 - d) una combinación de conocimientos, aptitudes y experiencia necesarias para llevar a cabo una tarea prescrita.
57. De acuerdo con el Reglamento (CE) 1178/2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil, excepto para los pilotos que hayan demostrado competencia lingüística a nivel de experto, de acuerdo con el apéndice 2 de la Parte FCL, la anotación sobre competencia lingüística será reevaluada cada:
- a) 2 años, si el nivel demostrado es el nivel operacional, o 4 años, si el nivel demostrado es el nivel avanzado.
 - b) 4 años, si el nivel demostrado es el nivel operacional, o 6 años, si el nivel demostrado es el nivel avanzado.
 - c) 6 años, si el nivel demostrado es el nivel operacional, o 8 años, si el nivel demostrado es el nivel avanzado.
 - d) 4 años, si el nivel demostrado es el nivel amateur, o 6 años, si el nivel demostrado es el nivel experto.
58. Según el Reglamento (CE) 1178/2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil, Parte CC, El solicitante de un certificado de miembro de tripulación tendrá al menos:
- a) 17 años de edad.
 - b) 18 años de edad.
 - c) 20 años de edad.
 - d) 21 años de edad.
59. Según el Real Decreto 1036/2017, regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto, las siglas en inglés de EVLOS hacen referencia a:
- a) Extended Visual Line of Sight.
 - b) Extreme Visual Line of Sight.
 - c) Extended Visual Look of Sight.
 - d) Extra Visual Line of Sight.

60. Según el RD1036/2017, un vuelo de prueba de un RPA, dentro del alcance visual del piloto (VLOS), realizado por un fabricante dentro de su proceso de producción:
- a) Es, siempre, una operación aérea especializada.
 - b) Es un vuelo experimental.
 - c) Sólo se puede realizar en espacio aéreo temporalmente segregado (TSA).
 - d) Es una operación aérea especializada si la aeronave pesa más de 3kg.
61. El órgano competente para la aplicación de lo dispuesto en Real Decreto 1678/2011, 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 es:
- a) La Dirección General de Aviación Civil.
 - b) La Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
 - c) El Ministerio de Asuntos Exteriores.
 - d) SENASA.
62. Las compañías de terceros países (no UE) interesadas en obtener la acreditación para la obtención de autorización para la realización de operaciones aéreas comerciales en España deben presentar el formulario que figura en el Anexo I del Real Decreto 1392/2007 a:
- a) La Dirección General de Aviación Civil.
 - b) La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
 - c) La Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA).
 - d) SENASA.
63. De acuerdo al Reglamento (CE) 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, el anuncio de licitación y el subsiguiente contrato para dichos servicios abarcarán una serie de puntos entre los que NO se encuentra:
- a) Los niveles de servicio requeridos por la obligación de servicio público.
 - b) Las reglas relativas a la modificación y finalización del contrato, en particular con el fin de tener en cuenta cambios imprevisibles.
 - c) Las compañías aéreas que explotarán el servicio.
 - d) El plazo de validez del contrato.
64. De acuerdo al Reglamento (CE) 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, se considerará expirada la obligación de servicio público cuando no se haya operado ningún servicio de transporte aéreo regular en un período de más de X meses en la ruta sujeta a dicha obligación, siendo X:
- a) 6 meses.
 - b) 12 meses.
 - c) 18 meses.
 - d) 24 meses.

65. Entre las actividades consideradas como trabajos aéreos en España de acuerdo a la legislación vigente, NO se encuentra:
- a) El transporte aéreo de personas o de cosas sin remuneración.
 - b) Los trabajos aéreos con globos.
 - c) Las operaciones de salvamento y rescate.
 - d) Los trabajos aéreos con RPAS (drones).
66. Según la Circular Aeronáutica 3/2006, se entiende por “wet lease in”:
- a) El arrendamiento de aeronaves con tripulación pertenecientes a otras compañías aéreas españolas o de otros Estados.
 - b) El arrendamiento de aeronaves españolas con tripulación a compañías aéreas de otros Estados.
 - c) El arrendamiento de aeronaves sin tripulación pertenecientes a otras compañías aéreas españolas o de otros Estados.
 - d) El arrendamiento de aeronaves españolas sin tripulación a compañías aéreas de otros Estados.
67. El Reglamento Marco 549/2004, que establece las bases del Cielo Único Europeo en su artículo 10, NO considera como partes interesadas en sus mecanismos de consulta a:
- a) Las Autoridades Militares.
 - b) La *Federal Aviation Administration (FAA)* estadounidense.
 - c) Organizaciones Profesionales que representen al personal.
 - d) Grupos pertinentes que representen a los usuarios del espacio aéreo.
68. En relación con la organización Pan-Europea EUROCONTROL:
- a) Está formada por catorce países (miembros).
 - b) Tiene entre sus actividades apoyar a la Comisión Europea, EASA y las Autoridades Europeas de Supervisión en sus actividades regulatorias.
 - c) Su sede principal está en Colonia (Alemania).
 - d) Su principal objetivo es la evaluación de la capacitación ATM de los países en vías de desarrollo.
69. El Reglamento de la Circulación aérea desarrolla en su Libro Cuarto:
- a) Los procedimientos para los servicios de navegación aérea.
 - b) Los servicios de tránsito aéreo.
 - c) Las reglas del aire.
 - d) Las normas para helicópteros.

70. De acuerdo al reglamento (UE) 923/2012 'SERA' en la zona EUR y en relación con el espacio aéreo de clase D:
- a) Los vuelos VFR están sujetos a autorización ATC.
 - b) Los vuelos VFR no requieren comunicación aeroterrestre bidireccional por voz.
 - c) Los vuelos IFR no requieren capacidad para la comunicación por radio obligatoria.
 - d) Los vuelos VFR no requieren capacidad para la comunicación por radio obligatoria.
71. El requisito 'ATCO.C.045 Atribuciones de evaluador' del Reglamento (UE) 2015/340, establece que para los evaluadores que vayan a realizar evaluaciones dirigidas a la expedición, revalidación y renovación de una anotación de unidad, deberán poseer la anotación de unidad asociada a la evaluación durante un período inmediatamente anterior a la evaluación de al menos:
- a) 6 meses.
 - b) 1 año.
 - c) 2 años.
 - d) 3 años.
72. La vigencia de un certificado de proveedor civil de servicios de navegación aérea expedido actualmente de conformidad de Real Decreto 931/2010, será:
- a) De un año para las certificaciones iniciales y para las modificaciones de los certificados que habiliten para la provisión de un nuevo servicio.
 - b) ilimitada siempre y cuando se mantengan las condiciones de cumplimiento de los requisitos exigidos para su obtención.
 - c) De dos años para las certificaciones iniciales y de un año para las modificaciones de los certificados que habiliten para la provisión de un nuevo servicio.
 - d) De 5 años en cualquiera de los casos.
73. ¿Cuál de los siguientes NO es un objetivo de los servicios de tránsito aéreo, (SERA.7001)?
- a) Acelerar y mantener ordenadamente el movimiento del tránsito aéreo.
 - b) Asesorar y proporcionar información útil para la marcha segura y eficaz de los vuelos.
 - c) Prevenir colisiones entre aeronaves en plataforma y entre estas y los obstáculos que haya en dicha plataforma.
 - d) Notificar a los organismos pertinentes respecto de las aeronaves que necesitan ayuda de búsqueda y salvamento, y asistir a dichos organismos según sea necesario.
74. En relación con el ATIS, *Automatic Terminal Information Service*, (SERA.9010):
Señale la respuesta INCORRECTA:
- a) Cuando lo pida el piloto, los mensajes ATIS pertinentes serán transmitidos por la Oficina de Seguridad en vuelo de AESA en el Aeropuerto.
 - b) El ATIS se utiliza tanto para aeronaves que llegan como las que salen.
 - c) Actualmente puede suministrarse tanto ATIS-voz y/o ATIS-D.
 - d) Si una aeronave acusa recibo de un ATIS que ya no está en vigor, deberá transmitirse sin dilación a la aeronave cualquier dato que necesite ser actualizado.

75. De acuerdo con el requisito "ATS.OR.200 Sistema de gestión de la seguridad" del Reg. (UE) 2017/373, el proveedor de servicios de tránsito aéreo deberá establecer un sistema de gestión de la seguridad (SMS), que incluya los siguientes componentes:
- a) La determinación de peligros aeronáuticos en el ámbito de la protección (*security*) en el aeropuerto.
 - b) El nivel y calidad del servicio prestado de la seguridad operacional.
 - c) Capacidad económica y financiera, Responsabilidad y cobertura de seguros y Gestión de la protección, todos ellos de la seguridad operacional.
 - d) Política y objetivos, Gestión de riesgos, Aseguramiento y Promoción, todos ellos de la seguridad operacional.
76. De acuerdo al doc. 8168 de OACI, PANS OPS, procedimientos para los servicios de navegación aérea, el término OCA/H se corresponde con:
- a) Altitud/altura de franqueamiento de obstáculos.
 - b) Margen mínimo de franqueamiento de obstáculos.
 - c) Altitud/altura mínima de descenso libre de obstáculos.
 - d) Zona despejada de obstáculos.
77. De acuerdo al Reg. (UE) 923/2012 'SERA', el término Combustible Mínimo se refiere al término utilizado para describir una situación:
- a) de emergencia en que el combustible restante de la aeronave es tal que las posibilidades de aterrizaje del vuelo se reducen únicamente a dos de sus aeropuertos alternativos.
 - b) de emergencia en que el combustible restante de la aeronave, sin tener en cuenta las reservas, es tal que el vuelo debe aceptarse sin ninguna demora adicional.
 - c) de emergencia en que el combustible restante de la aeronave es tal que el vuelo debe aterrizar inmediatamente en el aeródromo más próximo.
 - d) en que el combustible restante de la aeronave es tal que el vuelo debe aterrizar en un aeródromo específico y no puede aceptarse ninguna demora adicional.
78. Según el Real Decreto 1133/2010, indique cuál de los siguientes NO es un requisito necesario para ser personal AFIS:
- a) Tener 18 años cumplidos.
 - b) Estar en posesión del título de una carrera universitaria de 3 años reconocido por el MECD.
 - c) Tener un nivel de idioma operacional (4) en inglés y castellano, de la escala de calificación de competencia lingüística de la OACI.
 - d) Haber superado un curso de formación inicial, teórica y práctica, impartido por un proveedor de formación AFIS certificado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

79. De acuerdo con el requisito "ATCO.B.010 Habilitaciones de controlador de tránsito aéreo" del Reg. (UE) 2015/340, las habilitaciones de controlador de tránsito aéreo contempladas son:
- a) ADV– AIR – GMC – TWR – GMS – RAD - PAR
 - b) TWR– AIR – GMC – TWR – GMS – RAD – PAR – FTL
 - c) TWR – APP– TACC - ACC - OCN
 - d) ADV – ADI – APP– APS – ACP – ACS
80. La Orden FOM 1841/2010, relativa a la certificación de proveedores de Formación ATC, determina que:
- a) La eficacia de los certificados emitidos será de 3 años máximo.
 - b) Se extinguirá automáticamente si, una vez certificado, no se presta ninguno de los servicios para los que fue certificado en el plazo máximo de 5 años desde su obtención.
 - c) La Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá establecer de forma motivada limitaciones en la certificación de los proveedores de formación, explicitando dichas limitaciones en el correspondiente certificado.
 - d) En un proveedor ya certificado, la solicitud de aprobación de una modificación relativa a un Plan de Capacitación de Unidad deberá presentarse ante AESA con una antelación mínima de tres meses a la fecha prevista para su implantación, siendo el silencio administrativo positivo.
81. De acuerdo con el Real Decreto 2858/1981, en su actual redacción, el Ministro de Fomento calificará como aeropuertos de interés general aquellos aeropuertos y helipuertos civiles en los que concurra alguna de las circunstancias siguientes:
- a) los de competencia autonómica cuya gestión resulte necesaria para garantizar el correcto funcionamiento de su red de transporte.
 - b) los que puedan incidir sustancialmente en la ordenación del tránsito aéreo, la estructura del espacio aéreo y el control del mismo.
 - c) la parte militar de los aeródromos de utilización conjunta civil y militar.
 - d) los que no sean de interés para la defensa nacional.
82. En materia de aeropuertos y helipuertos, en muchos casos, las Comunidades Autónomas, a través de sus estatutos competenciales, conservan su competencia en:
- a) la planificación de los aeropuertos situados en su autonomía.
 - b) el transporte aéreo entre las islas de su Comunidad.
 - c) los aeropuertos que no sean de interés general situados en su autonomía.
 - d) la matriculación de aeronaves de las compañías autonómicas.

83. El Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) establece, entre otros aspectos:
- a) la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos de todos los aeropuertos españoles, por periodos de cinco años.
 - b) la idoneidad de las infraestructuras aeroportuarias de interés general, por periodos de cinco años.
 - c) la estimación de tráfico aeroportuario que garantice la capacidad, con carácter vinculante, de la red de aeropuertos de Aena, S.A, por periodos de diez años, siguientes al quinquenio en que resulte aplicable.
 - d) la accesibilidad de la red de aeropuertos de Aena, S.A, por periodos de cinco años.
84. En relación a los agentes de asistencia en tierra que prestan servicios a un usuario en los aeropuertos de interés general:
- a) en los aeropuertos con tráfico inferior a 1 millón de pasajeros o a 25.000 Tn de carga, su número está limitado a un máximo de dos por categoría de servicio.
 - b) en los aeropuertos con tráfico superior a 1 millón de pasajeros o a 25.000 Tn de carga, su número está limitado a 3 o 4, dependiendo de la categoría de servicio.
 - c) pueden prestarse servicios a sí mismos, autoasistencia en tierra, si celebran contrato con un tercero cuyo objetivo sea la prestación de esos servicios.
 - d) se podrá incrementar el número de agentes, a propuesta de Aena SME, S.A., cuando las condiciones lo permitan.
85. De acuerdo con el procedimiento establecido en el Real Decreto 2591/1998, los Planes Directores de los aeropuertos de interés general se revisarán siempre que:
- a) el Secretario de Estado de Infraestructura, Transporte y Vivienda apruebe la actualización de las previsiones de tráfico.
 - b) las necesidades exijan introducir modificaciones que supongan creación o modificación de elementos estructurantes del campo de vuelos del aeropuerto u otros elementos que alteren el funcionamiento previsto del mismo
 - c) las necesidades introduzcan modificaciones que no supongan una variación fundamental de la estrategia de desarrollo del aeropuerto
 - d) las previsiones de tráfico superen el 10% anual.
86. Un “Plan de Acción”, asociado a un Mapa Estratégico de Ruido, NO contiene:
- a) Una evaluación del número estimado de personas expuestas al ruido, problemas y situaciones a mejorar.
 - b) Las actuaciones previstas para los próximos 5 años, incluidas medidas para proteger las zonas tranquilas.
 - c) Una estimación de la reducción del número de personas que sufren molestias o alteraciones del sueño.
 - d) Las actuaciones previstas para el máximo desarrollo posible del aeropuerto, para los próximos 20 años.

87. Son factores importantes que influyen en las previsiones de tráfico aéreo, entre otros:
- a) Los ciclos económicos, la oferta gastronómica y los precios del combustible.
 - b) Los nuevos modelos de aeronaves, los costes de las aerolíneas y la temperatura de referencia de aeródromo.
 - c) Los precios del combustible, la aeronave máxima y las políticas de marketing del aeropuerto.
 - d) Los ciclos económicos, la estacionalidad del tráfico en el aeropuerto y los precios de los combustibles.
88. En relación con la corrección de la longitud de pista según el Manual de diseño de aeródromos de OACI, Parte 1 Pistas:
- a) La longitud básica de la pista de despegue se corrige por la elevación de aeródromo, la temperatura de referencia y la latitud geográfica.
 - b) La longitud básica de la pista de despegue se corrige por la elevación de aeródromo, la temperatura de referencia y la pendiente de pista.
 - c) La longitud básica de la pista de despegue se corrige por la elevación de aeródromo y la pendiente de pista.
 - d) La longitud básica de la pista de aterrizaje se corrige por la temperatura de referencia y la pendiente de pista.
89. El Decreto 584/1972 de servidumbres aeronáuticas, define la Superficie de transición como una:
- a) Superficie plana inclinada o una combinación de planos, limitada en planta por la proyección vertical de la parte especificada del terreno o extensión de agua, anterior al umbral de pista, a la que afecten las maniobras en la fase de aproximación.
 - b) Superficie formada por uno o varios planos horizontales sobre un aeródromo y sus alrededores.
 - c) Superficie o compleja de pendiente ascendente y hacia fuera que se extiende desde la periferia de la superficie horizontal interna.
 - d) Superficie especificada, de pendiente ascendente, que se extiende hacia afuera desde dos líneas paralelas al eje de pista, una a cada lado, y desde los bordes de la superficie de aproximación.
90. En el Anexo VII del Reglamento (UE) nº 2018/139, Reglamento Base de EASA, en el que se establecen los requisitos esenciales de los aeródromos:
- a) Se establecen requisitos esenciales en relación con los márgenes de franqueamiento de obstáculos, para proteger a las aeronaves que se aproximen a un aeródromo para aterrizar o que salgan de un aeródromo.
 - b) No se establecen requisitos esenciales relativos a las zonas de movimiento de las aeronaves.
 - c) No se establecen requisitos esenciales relativos a los sistemas de gestión.
 - d) Se establece que, a discreción del gestor aeroportuario, un aeródromo podrá ser utilizado por aeronaves para las cuales no están previstos normalmente los procedimientos operativos del aeródromo ni su diseño.

91. Conforme al Reglamento (UE) 139/2014, que establece los requisitos relativos a los aeródromos, y en relación con los requisitos del personal:
- a) El operador de aeródromo nombrará un gestor responsable (*accountable manager*), que será, en todo caso, el Director del Aeropuerto.
 - b) La autoridad para garantizar que todas las actividades puedan financiarse y llevarse a cabo de conformidad con los requisitos aplicables recaerá en el gestor responsable (*accountable manager*) nombrado por el gestor.
 - c) El operador de aeródromo nombrará a la persona responsable del área de facilitación y medio ambiente.
 - d) El operador de aeródromo podrá, potestativamente y en función del tamaño y complejidad de la organización, nombrar a las personas responsables de la gestión y supervisión de las áreas de servicios operacionales del aeródromo y de mantenimiento del aeródromo.
92. Según lo establecido en el material guía del Reglamento (UE) nº 139/2014, que establece los requisitos relativos a los aeródromos, el programa de gestión de riesgos de fauna:
- a) Incluirá un procedimiento de coordinación con organismos fuera del ámbito del aeródromo.
 - b) Incluirá un procedimiento de coordinación con organismos fuera del ámbito del aeródromo, únicamente en aquellos aeródromos en los que exista una especial problemática en relación con la presencia de aves/fauna.
 - c) Deberá cubrir un área mínima de 100 km desde el punto de referencia del aeródromo.
 - d) Establecerá un procedimiento de gestión del hábitat y del territorio, cuyo objetivo será potenciar el atractivo de la zona para las aves/fauna.
93. Conforme a lo establecido en el Reglamento (UE) nº 139/2014, que establece los requisitos relativos a los aeródromos, los procedimientos de baja visibilidad:
- a) En función de su complejidad, podrán requerir o no la aprobación previa de la autoridad competente.
 - b) En caso en que el procedimiento de baja visibilidad incluya únicamente despegues con baja visibilidad (LVTO – Low visibility Take Off), no requerirá la aprobación previa de la autoridad competente.
 - c) Los procedimientos de baja visibilidad requerirán, en todo caso, la aprobación previa de la autoridad competente.
 - d) Los procedimientos de baja visibilidad no requerirán, en ningún caso, la aprobación previa de la autoridad competente.

94. En relación con los servicios de salvamento y extinción de incendios (SSEI), el Reglamento (UE) nº 139/2014, que establece los requisitos relativos a los aeródromos, indica que la categoría SSEI del aeródromo, se determina:
- a) Exclusivamente, en base a la longitud del avión de mayor longitud que usa habitualmente el aeródromo.
 - b) En base a la longitud del avión de mayor longitud que usa habitualmente el aeródromo y su envergadura.
 - c) En base a la longitud del avión de mayor longitud que usa habitualmente el aeródromo y su MTOW.
 - d) En base a la longitud del avión de mayor longitud que usa habitualmente el aeródromo y su anchura de fuselaje.
95. El Real Decreto 1070/2015, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad operacional de uso restringido, a efectos de seguridad operacional, clasifica los aeródromos de uso restringido en:
- a) Aeródromos restringidos especializados y aeródromos restringidos de uso privado.
 - b) Aeródromos restringidos especializados y aeródromos restringidos de uso local.
 - c) Aeródromos restringidos de uso privado y aeródromos restringidos de uso local.
 - d) Aeródromos restringidos de uso privado y aeródromos restringidos de uso comunitario.
96. En el Real Decreto 1070/2015, por el que se aprueban las normas técnicas de seguridad de uso restringido, se define una FATO como:
- a) El área de toma de contacto y de elevación inicial.
 - b) El área de elevación inicial y de despegue.
 - c) El área de aproximación final y de despegue.
 - d) El área de aproximación final y toma de contacto.
97. De acuerdo al Programa Estatal de Seguridad Operacional (PESO), desarrollado en el Real Decreto 995/2013, con el fin de alcanzar los objetivos de seguridad operacional establecidos en el Programa, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea elaborará, en colaboración con los proveedores:
- a) Un Plan de Acción de Seguridad Operacional (PASO)
 - b) Un Plan Ordenado e Estatal de Seguridad Operacional (POSO)
 - c) Un Plan de Indicadores de la Seguridad Operacional (PISO)
 - d) Un Plan Unificado de la Seguridad Operacional (PUSO)

98. Dentro del ámbito del Reglamento (UE) 376/2014 relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, a las organizaciones, Estados Miembros y EASA se les requiere establecer obligatoriamente:
- a) Sistemas voluntarios y obligatorios de notificación de sucesos.
 - b) Exclusivamente sistemas voluntarios de notificación de sucesos.
 - c) Exclusivamente sistemas obligatorios de notificación de sucesos.
 - d) No hay ningún tipo de obligación al respecto.
99. ¿Cuál es la definición de seguridad operacional según OACI (Anexo 19)?
- a) Estado en el que no existen accidentes aéreos y el nivel de riesgo es sometido a escrutinio de las autoridades.
 - b) Estado en que se evita o elimina cualquier tipo de peligro al que pudiera estar sometido la provisión de servicios o productos aeronáuticos.
 - c) 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.
 - d) Estado en el que se mantiene la tasa de accidentes constante o por debajo de un nivel máximo establecido por EASA.
100. De acuerdo con el Anexo 13 de OACI, Investigación de accidentes e incidentes de aviación:
- a) El único objetivo de la investigación de accidentes o incidentes será la prevención de futuros accidentes o incidentes y la determinación de culpa o responsabilidad.
 - b) La autoridad de investigación actuará con independencia de las autoridades estatales de aviación y de otras entidades que pudieran interferir con la realización o la objetividad de una investigación.
 - c) El Estado donde tenga lugar el suceso no tiene obligación de establecer las medidas oportunas para proteger las pruebas; a ello se dedicará el personal especializado.
 - d) El Anexo 13 de OACI especifica que las labores de investigación de accidentes serán llevadas a cabo solamente por el estado del explotador.