

SEGUNDO EJERCICIO DEL PROCESO SELECTIVO PARA INGRESO, POR EL SISTEMA GENERAL DE ACCESO LIBRE, EN LA ESCALA DE TITULADOS DE ESCUELAS TÉCNICAS DE GRADO MEDIO DE ORGANISMOS AUTÓNOMOS DEL MINISTERIO DE FOMENTO, ESPECIALIDAD OPERACIONES AÉREAS.

(Resolución de 19 de enero de 2018, BOE 3 febrero 2.018)

Consistirá en una prueba en idioma Inglés y constará de dos partes:

- ***Parte A. Prueba escrita:** Consistirá en la realización de dos traducciones, sin diccionario, una de ellas directa y la otra inversa sobre dos textos redactados en lengua inglesa y española respectivamente, propuestos por el tribunal, que versarán sobre las materias contenidas en el Anexo II de la convocatoria. **La duración máxima de esta parte del ejercicio será de una hora.***

Las traducciones serán depositadas en sobres. Posteriormente, el tribunal procederá a la apertura de sobres, a la corrección anónima de los ejercicios y a su calificación.

- ***Parte B. Prueba oral:** Consistirá en mantener una conversación en idioma inglés con el tribunal, durante un tiempo máximo de 10 minutos.*

La calificación máxima de este ejercicio será de 20 puntos, siendo necesario obtener un mínimo de 10 puntos para superar el mismo.

No podrán superar el ejercicio aquellos aspirantes que obtuvieran una valoración de 0 puntos en alguna de las partes.

El tribunal podrá estar asistido por especialistas en idioma inglés.

TRADUCCIÓN INGLÉS-ESPAÑOL

Considering that cooperation between the Agency and the national competent authorities is essential to ensure a high and uniform level of safety in the Union, where certification, oversight, and enforcement tasks are reallocated from national competent authorities to the Agency in respect of organisations that have a substantial proportion of facilities and personnel in more than one Member State, such reallocation should not endanger the sustainability of national competent authorities in terms of knowledge, skill, resources and economic viability, generate forms of competition between the Agency and national competent authorities, nor affect the independence of the Agency when conducting standardisation inspections for the purpose of verifying the uniform implementation of the provisions of this Regulation.

In order to achieve the main objectives of this Regulation, as well as objectives related to the free movement of goods, persons, services and capital, the certificates issued and declarations made in accordance with this Regulation and the delegated and implementing acts adopted on the basis thereof, should be valid and recognised, without further requirements or evaluation, in all Member States.

A degree of flexibility should be provided for with respect to the application of the rules set out in this Regulation or adopted on the basis thereof, in order to allow Member States to take the necessary measures to react immediately to problems relating to civil aviation safety or to grant exemptions in the event of certain urgent unforeseeable circumstances or urgent operational needs, subject to appropriate conditions to ensure, in particular, proportionality, objective control and transparency.

In order to ensure compliance with this Regulation, it should be possible to impose fines or periodic penalty payments, or both, on holders of certificates issued by the Agency and on undertakings that made declarations to the Agency, where they infringed the rules applicable to them pursuant to this Regulation.

TRADUCCIÓN ESPAÑOL-INGLÉS

El día 5 de junio de 2011, sobre las 7:30 horas, el helicóptero modelo Eurocopter AS350B3, matrícula EC-LHP, realizaba un vuelo de traslado de personal desde una zona de carga, situada en las proximidades del "Pont d'Inclés", hacia el "Refugio de Juclar" situado junto al "Estany primer de Juclar". Las condiciones meteorológicas eran buenas, con poco viento y cielo despejado. A bordo iban el piloto, el técnico de mantenimiento del helicóptero, cuatro operarios y el perro de uno de ellos.

Inmediatamente antes de este vuelo, el piloto y el mecánico habían transportado una carga externa con una eslinga de 10 metros de longitud, desde la base, situada en "La Massana" hasta la zona donde se desenganchó la carga y embarcó el personal para dirigirse al refugio. Poco antes de llegar a este, la eslinga utilizada para llevar anteriormente la carga y que todavía permanecía unida al gancho del helicóptero se enredó en las ramas de un pino hasta que finalmente estas se rompieron y liberaron la eslinga. El helicóptero cambió ligeramente la trayectoria e impactó con otro pino precipitándose contra el suelo 15m más adelante, incendiándose. Cinco de los seis ocupantes fallecieron y el sexto resultó herido grave con quemaduras en el 70% de su cuerpo; el animal también resultó herido.

Los restos principales del helicóptero se hallaron a unos 100 m de la zona arbolada, situada en la trayectoria de vuelo, donde también se encontraron trozos de ramas cortadas y arrancadas y otros pequeños restos del helicóptero y de la eslinga. A unos 85 m a la derecha de los restos principales, en el sentido de la trayectoria original del helicóptero, se encontró la eslinga dividida en dos partes, separadas estas 25 m entre sí.

La conclusión a la que se llegó tras la investigación fue que la tripulación no era consciente de que la eslinga seguía unida al gancho de helicóptero y realizó un vuelo a mayor velocidad y menor altura de la necesaria propiciando que la eslinga, al llegar a lo alto de los riscos, se enredara en una de las ramas de los pinos, provocando la ingobernabilidad del helicóptero y su posterior impacto contra otro pino.