



CUARTO EJERCICIO DEL PROCESO SELECTIVO PARA INGRESO EN EL CUERPO DE INGENIEROS AERONAUTICOS (SISTEMA GENERAL DE ACCESO LIBRE y PROMOCIÓN INTERNA) (O.E.P. – 2019)

PARTE A

Un grupo turístico de capital español propietario de un touroperador y una red de agencias de viajes minoristas desea ampliar sus servicios con una nueva línea aérea para realizar transporte aéreo comercial de pasajeros en corto y medio radio con centro de actividad principal en España y rutas esencialmente intraeuropeas. Para ello dispone de la posibilidad de alquilar para operar de forma permanente un AIRBUS A320, con motorización CFM56 matriculado actualmente en Estados Unidos y que quieren matricular en España.

Para poder ejercer dicha actividad ha iniciado los trámites con AESA para la obtención de una Licencia de explotación, y conectados con dicho proceso, debe contar con algunos permisos obligatorios, objeto de este supuesto práctico.

Liste y argumente, haciendo hincapié en las normativas correspondientes (internacional, europea o nacional, según sea el caso):

A.1) Los requisitos necesarios para matricular la aeronave en España y obtener su certificado de aeronavegabilidad europeo (CdA)

(1 punto)

A.2) Los requisitos necesarios para obtener la aprobación como organización de gestión de mantenimiento de la aeronavegabilidad

(0,4 puntos)

A.3) Los requisitos necesarios para obtener la aprobación del programa de mantenimiento de ese avión

(0,4 puntos)

A.4) Qué tipo de organización de mantenimiento se necesita, especificando qué requisitos debe cumplir ésta.

(0,2 puntos)

Obtenidas las anteriores aprobaciones y el certificado de operador aéreo:

A.5) ¿Qué entrenamiento y verificaciones, detallando en qué consisten, recibirán los pilotos que entren nuevos en la compañía si ya disponen de la licencia y habilitación de tipo correspondiente? ¿Qué entrenamiento y verificaciones realizarán estas tripulaciones durante su vida laboral en la compañía?

(1 punto)

A.6) Si el operador desea hacer un cambio en los programas de entrenamiento de los tripulantes de cabina, ¿Qué tendrá que hacer el operador?

(1 punto)

PARTE B

La empresa ATO S.L. cuya actividad es la formación de pilotos, tiene intención de ampliar su operación en una finca de uno de los socios situada en Teruel (*Nota: la comunidad autónoma de Aragón tiene asumidas, a través de su Estatuto de Autonomía, competencias en aeropuertos que no sean de interés general*). Para ello saben que necesitan una gran inversión para la nueva infraestructura. Su idea es construir un aeródromo en el que se opere



con reglas visuales de vuelo, con una pista de 1.500 metros y dos calles de rodaje, plataforma de estacionamiento de aeronaves, dos hangares y un edificio administrativo. El horario de operación, en hora local, sería:

| <u>Tipo de operación</u> | <u>Invierno</u> | <u>Verano</u> |
|--------------------------|-----------------|---------------|
| Vuelos escuela | 09:00 – 16:00 | 09:00 – SS |

A día de hoy, la empresa está elaborando un Plan de Negocio, pero se han encontrado con muchas dudas en lo que se refiere a la autorización de la infraestructura y todo el procedimiento que deben seguir. Necesitan que se las aclaren, y por ello se pide:

B.1) Tipo de aeródromo del que se trata y el marco normativo general aplicable.

(0,75 puntos)

B.2) Las actividades que realizará la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para la autorización de la infraestructura.

(0,25 puntos)

B.3) Si el aeródromo estuviese situado en otra comunidad autónoma que no haya asumido este tipo de competencias, describa brevemente el procedimiento que se tendría que seguir para la autorización de la infraestructura.

(0,5 puntos)

Pasados varios años de operación en el nuevo aeródromo, una empresa de logística muestra gran interés por transportar carga en el aeródromo con dos aeronaves ATR 72. Los socios comienzan a plantearse ampliar el negocio para autorizar este tipo de operaciones, y comienzan a pensar qué otras operaciones podrían interesarles. De esta manera contactan con empresas de aerotaxi y encuentran un par de pequeñas empresas dispuestas a expandir su negocio debido al auge del ecoturismo en esa región aragonesa y operar en su aeródromo.

Tras un primer análisis económico, se decide modificar el Plan de Negocio para incluir estas dos nuevas operaciones en el siguiente horario, en horas locales:

| <u>Tipo de operación</u> | <u>Invierno</u> | <u>Verano</u> |
|--------------------------|-----------------|---------------|
| Vuelos escuela | 09:00 – 16:00 | 09:00 – SS |
| Carga y aerotaxi | 16:00 – SS | 09:00 – SS |

La previsión de tráfico que han valorado en el Plan de Negocio es de 1.000 operaciones de carga anuales y 3.000 pasajeros transportados al año, con un crecimiento sostenido del 2% anual.

Pero, de nuevo, les surgen dudas respecto a los trámites a seguir para que puedan comenzar con este nuevo tipo de operaciones.

Aplicando la normativa actualmente en vigor, se pide:

B.4) Indique de forma justificada si en estas nuevas circunstancias, cambiaría la normativa de aplicación y la categorización de aeródromo en el que se convierte.

(0,5 puntos)



B.5) Indique de forma justificada si se tendrían que fijar tarifas aeroportuarias mediante un procedimiento de transparencia y consulta a las aerolíneas usuarias del aeródromo.

(0,5 puntos)

Finalmente, los números del Plan de Negocio cuadran y deciden arrancar estas nuevas operaciones, y una de las necesidades detectadas es la repavimentación de la pista que lleva a cabo la empresa constructora RWY S.L. en apenas dos meses. Entre la Documentación Final de Obra (DFO) ven que tienen que publicar en el AIP del aeropuerto el código PCN 94/F/A/W/T. Se pide:

B.6) Explique qué significa el código PCN 94/F/A/W/T incluido en la DFO.

(0,5 puntos)

PARTE C

El gestor aeroportuario del hipotético aeropuerto de O Grove (indicativo OACI: LEGO) a la vista del incremento exponencial de tráfico que se prevé a futuro, realiza un concurso para la provisión de servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo.

La capacidad declarada es de 24 movimientos IFR/hora, cuenta con una aproximación instrumental por una de las cabeceras, maneja tráfico internacional.

El concurso lo gana LAIR en febrero de 2021, proveedor italiano de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS).

En materia de certificación de servicios ATC de aeródromo:

C.1) Exponga qué posibilidades pueden considerarse en relación con el país en que ha de estar certificado para poder prestar servicio en LEGO.

(0,4 puntos)

C.2) En relación con la pregunta anterior, ¿qué pasaría si el proveedor fuera ruso?

(0,2 puntos)

(De manera breve razónense las respuestas proporcionadas, indicando la normativa de aplicación)

Indicando la normativa aplicable y estableciendo las hipótesis necesarias, describa brevemente:

C.3) De qué autorizaciones, en cuanto a prestación de servicios de navegación aérea, ha de disponer LAIR para prestar servicio ATS en la TWR LEGO.

(0,2 puntos)

C.4) ¿Quién ha de ejercer como Autoridad de Supervisión en materia de supervisión de servicios de navegación aérea?

(0,2 puntos)

LAIR cuenta con sus propios controladores de nacionalidad italiana prestando servicios de Aproximación en la dependencia italiana LIPJ. El proveedor pretende que éstos sean los controladores de tránsito aéreo en LEGO.

C.5) De manera esquemática detalle el proceso indicando la normativa aplicable, las hipótesis planteadas, y quién verifica el proceso para que puedan ejercer de controladores en la TWR LEGO.

(1 punto)



Durante una Inspección planificada por la Autoridad de Supervisión en materia de Servicios de Navegación Aérea realizada a LAIR en la dependencia LEGO se solicita la programación de los servicios (turnos) de los controladores de tránsito aéreo para un mes. Los controladores se han dividido en dos grupos independientes cada 15 días debido a que hubo una enfermedad contagiosa en la dependencia, con lo que del día 16 al 30 no tendrán programados servicios.

Supóngase para los dos siguientes apartados que en cualquier caso se aplica la normativa española.

| Días→ | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |
|-------|---|---|---|---|---|----|---|---|---|----|----|----|----|----|----|
| AHV | M | M | T | T | | IN | | | M | M | | | | | |
| OCC | | | M | M | T | T | N | N | | | M | M | T | T | N |
| SSR | N | | | | M | M | T | T | N | N | | | | | |
| KTL | M | M | T | T | N | N | | | | M | M | | | | |
| BHR | | | M | M | T | T | N | N | | | | | | | |
| EAU | | | N | v | v | v | M | M | T | T | N | N | | | |

| Días→ | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
|-------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| AHV | | | | | | | | | | | | | | | |
| OCC | | | | | | | | | | | | | | | |
| SSR | | | | | | | | | | | | | | | |
| KTL | | | | | | | | | | | | | | | |
| BHR | | | | | | | | | | | | | | | |
| EAU | | | | | | | | | | | | | | | |

La dependencia tiene los siguientes turnos en horario local:

- Mañana (M): 7:30-15:00h
- Tarde (T): 15:00- 22:00h
- Noche (N): 22:00-7:30h (del día siguiente)
- Imaginaria de Noche (IN)
- Vacaciones (V)
- Los huecos son descansos.

Indique, de manera razonada, si existe algún incumplimiento normativo en los casos siguientes:

C.6) Programación prevista para OCC entre los días 3 y 11.
(0,4 puntos)

C.7) Si KTL solicita, por un asunto personal, cambiarse el turno con SSR el día 6, es decir, KTL pasa a realizar un turno de M y SSR de N.
(0,4 puntos)

La plantilla del otro grupo se contagia, o queda en cuarentena en sus domicilios, de forma entera, impidiendo que LAIR pueda disponer de dichos controladores en la TWR LEGO por lo que el proveedor solicita pasar a Torre Monoposición.

Este hecho, provoca que disminuya la capacidad declarada a 12 movs/hora del Aeropuerto.

C.8) Indique qué coordinaciones ha de realizar el Proveedor ATS a nivel de gestión de afluencia.
(0,2 puntos)