

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 22 de febrero de 2019, BOE 04/03/19)

SEGUNDO EJERCICIO

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

PRIMERA.- 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 será de 60 minutos.**

SEGUNDA.- 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 algunas de las dos partes.

El Tribunal podrá estar asistido por especialistas en idioma inglés.

TRADUCCION INGLÉS-ESPAÑOL

Progress in aviation safety can be described by four approaches, which roughly align with eras of activity. The approaches are listed below:

- a) Technical — From the early 1900s until the late 1960s, aviation emerged as a form of mass transportation in which identified safety deficiencies were initially related to technical factors and technological failures. The focus of safety endeavours was therefore placed on the investigation and improvement of technical factors (the aircraft, for example). By the 1950s, technological improvements led to a gradual decline in the frequency of accidents, and safety processes were broadened to encompass regulatory compliance and oversight.
- b) Human factors — By the early 1970s, the frequency of aviation accidents had significantly declined due to major technological advances and enhancements to safety regulations. Aviation became a safer mode of transportation, and the focus of safety endeavours was extended to include human factors, including such things as the “man/machine interface”. Despite the investment of resources in error mitigation, human factors continue to be cited as a recurring factor in accidents. Human factors tended to focus on the individual, without fully considering the operational and organizational context. It was not until the early 1990s that it was acknowledged that individuals operate in a complex environment that included multiple factors which could affect behaviour.
- c) Organizational — During the mid-1990s, safety began to be viewed from a systemic perspective and began encompassing organizational factors as well as human and technical factors. The notion of an “organizational accident” was introduced. This perspective considered the impact of such things as organizational culture and policies on the effectiveness of safety risk controls. Additionally, routine safety data collection and analysis using reactive and proactive methodologies enabled organizations to monitor known safety risks and detect emerging safety trends. These enhancements provided the learning and foundation which lead to the current safety management approach.

TRADUCCION ESPAÑOL-INGLÉS

Estructura y funcionamiento del tren de aterrizaje

El tren de aterrizaje, de tipo retráctil, es operado hidráulicamente por una bomba eléctrica reversible. En el panel de instrumentos, a la izquierda del cuadrante de control, existe una palanca de actuación de tren que selecciona éste en posición ARRIBA o ABAJO.

Las diferentes posiciones del tren se indican a través de tres luces verdes situadas debajo de la palanca de actuación del tren para la posición de «tren abajo y bloqueado». Existe una luz amarilla situada en la parte superior del panel de instrumentos para la posición de «tren en tránsito» ya sea arriba o abajo. No existe una luz que indique que el tren está replegado totalmente, exceptuando que todas las anteriores estén apagadas.

En cada una de las patas del tren existe un interruptor que en la posición de pata abajo y bloqueada hace que se encienda la luz verde correspondiente a esa pata del tren. La activación de los tres interruptores hace que la bomba eléctrica deje de operar. Si las luces de los instrumentos están encendidas, las de tren pueden atenuarse. Por otro lado, cuando el tren está retrayéndose y los interruptores anteriormente mencionados dejan de actuar, la luz amarilla de tren en tránsito se ilumina. Esta luz no se apagará hasta que el tren esté arriba y los interruptores accionados.

Situado a la izquierda de la luz amarilla existe una luz roja de aviso que opera a la vez que un aviso acústico y que tiene doble propósito: para avisar cuando la potencia se reduce por debajo de aproximadamente 14 pulgadas de presión de admisión y el tren de aterrizaje no está abajo y bloqueado, y por otro lado, para alertar de que la palanca de tren está en posición arriba cuando el avión está en tierra o la velocidad es menor que la requerida para cerrar la válvula hidráulica y el interruptor de la bomba auxiliar de extensión del tren de aterrizaje.