

**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 23 DE ABRIL DE 2021, BOE 03/05/21)**

CUESTIONARIO PRIMER EJERCICIO

MATERIAS ESPECIFICAS

PERFIL A

INSPECTOR DE OPERADORES AÉREOS DE AVION

71. De acuerdo con el Anexo I al Reglamento (UE) nº 965/2012, indique la definición correcta para “plataforma huésped EFB”:

- A. Aplicación informática instalada en un sistema EBT que ofrece una o varias funciones operativas específicas que facilitan las operaciones de vuelo.
- B. El equipo de *hardware* (incluida las baterías, los dispositivos de conectividad, los componentes de entrada/salida) y el *software* (incluidas las bases de datos y el sistema operativo) necesarios para sustentar la aplicación o aplicaciones EFB previstas.
- C. El equipo de *hardware* que contiene las capacidades de computación y el *software* básico, incluido el sistema operativo y los programas informáticos de entrada/salida.
- D. El equipo de *hardware* que contiene las capacidades de computación y el *software* básico, incluido el sistema operativo, las bases de datos y los programas informáticos de entrada/salida.

72. De acuerdo con el Anexo I al Reglamento (UE) nº 965/2012, indique qué aeronave se incluye en la definición de “aeronave ELA1”:

- A. Un globo de gas cautivo con un volumen de gas de elevación de 400 m³.
- B. Un autogiro ultraligero con una MTOM de 600 kg o menos de diseño sencillo, fabricado para transportar no más de dos ocupantes, sin turbina ni motores cohete; limitado a operaciones VFR diurnas.
- C. Un planeador o un planeador con motor de 2.000 kg de MTOM.
- D. Un planeador o un planeador con motor de 1.200 kg de MTOM o menos.

73. De acuerdo con el Anexo I al Reglamento (UE) nº 965/2012, indique la definición correcta para la “fase de instrucción basada en escenarios”:

- A. Fase de un módulo EBT durante la cual, según la generación de aeronaves, se da tiempo a la tripulación para practicar y mejorar su rendimiento mediante ejercicios basados en gran medida en habilidades psicomotoras que consisten en lograr una trayectoria de vuelo fijada o representar un suceso determinado para obtener un resultado también determinado.
- B. Fase de un módulo EBT centrada en el desarrollo de competencias, al tiempo que el piloto recibe formación para paliar los riesgos más graves identificados para la generación de aeronaves. Comprenderá la gestión de amenazas y errores específicos del operador en un entorno orientado a la línea en tiempo real.
- C. Una de las fases de un módulo EBT consistente en un escenario de vuelo orientado a la línea que representa el entorno del operador y en el que se producen uno o más sucesos para evaluar elementos clave del marco de competencias definido.

D. Una de las fases de un módulo EBT centrada en una evaluación y entrenamiento que conlleven un simulacro realista y “en tiempo real” de una misión completa en escenarios representativos de las operaciones en línea.

74. Según se indica en el punto CAT.OP.MPA.105 del Anexo IV al Reglamento (UE) nº 965/2012, el uso de las zonas de operaciones (operating sites) es de aplicación para:

- A. Cualquier tipo de aeronave.
- B. Helicópteros exclusivamente.
- C. Aviones distintos de los motopropulsados complejos exclusivamente.
- D. Helicópteros y aviones distintos de los motopropulsados complejos.

75. Según se indica en el punto CAT.GEN.MPA.195 del Anexo IV al Reglamento (UE) nº 965/2012, después de un accidente, un incidente grave o un suceso identificado por la autoridad encargada de la investigación, el operador de una aeronave conservará los datos grabados originales del registrador de vuelo durante un período de:

- A. 15 días, salvo indicación contraria de la autoridad encargada de la investigación.
- B. 30 días, salvo indicación contraria de la autoridad encargada de la investigación.
- C. 45 días, salvo indicación contraria de la autoridad encargada de la investigación.
- D. 60 días, salvo indicación contraria de la autoridad encargada de la investigación.

76. Según se indica en el punto CAT.IDE.A.135 del Anexo IV al Reglamento (UE) nº 965/2012, un avión que vaya a ser operado en condiciones IFR con un solo piloto:

- A. Está exento de estar equipado con piloto automático si su MOPSC es inferior a nueve.
- B. Estará equipado con un piloto automático con al menos modo de mantenimiento de altitud y rumbo.
- C. Estará equipado con un piloto automático con al menos modo de mantenimiento rumbo si además está equipado con sistema de aviso de altitud.
- D. Las respuestas b) y c) son correctas.

77. Según se indica en el punto CAT.IDE.A.180 del Anexo IV al Reglamento (UE) nº 965/2012, estarán equipados con un sistema de megafonía los aviones:

- A. Con una MOPSC de más de 19 pasajeros.
- B. Con una MCTOM superior a 5.700 kg.
- C. Que transporten pasajeros independientemente de la MOPSC.
- D. Con una MCTOM superior a 15.000 kg.

78. Según se indica en el punto SPA.ETOPS.115 del Anexo V al Reglamento (UE) nº 965/2012, el operador 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. Aproximación de precisión, DH/A + 200 pies y RVR/VIS + 800 metros.
- B. Aproximación de no precisión, MDA/H + 500 pies y RVR/VIS + 1.500 metros.
- C. Aproximación de precisión, DH/A + 200 pies y RVR/VIS + 1.000 metros.
- D. Aproximación de no precisión, MDA/H + 400 pies y RVR/VIS + 2.000 metros.

79. Según se indica en el punto SPA.SET-IMC.110 del Anexo V al Reglamento (UE) nº 965/2012, los aviones utilizados para operaciones SET-IMC estarán provistos, entre otros equipos, de:

- A. Dos indicadores de actitud, sin especificar el tipo de fuente de alimentación.
- B. Dos indicadores de actitud, alimentados a partir de dos fuentes independientes.
- C. Un indicador de actitud que pueda ser alimentado a partir de dos fuentes independientes.
- D. Al menos un indicador de actitud, sin especificar el tipo de fuente de alimentación.

80. Para operaciones en aviones de menos de 100 asientos, de acuerdo con el artículo 4 del RD 1592/2009, las horas de presentación al servicio que establezca el operador conforme a lo previsto en el OPS 1.1105, punto 1.2, del anexo III del Reglamento (CEE) nº 3922/91, asegurarán una antelación mínima respecto de la hora programada de despegue de:

- A. 30 minutos.
- B. 45 minutos.
- C. 60 minutos.
- D. 75 minutos.

81. De acuerdo con el artículo 11 del RD 1592/2009 indique la respuesta correcta relativa a la duración máxima de las imaginarias:

- A. 12 horas en aeropuerto, 24 horas en hotel y 24 horas en casa.
- B. 12 horas en aeropuerto, 12 horas en hotel y 24 horas en casa.
- C. 24 horas en aeropuerto, 24 horas en hotel y 24 horas en casa.
- D. 12 horas en aeropuerto, 36 horas en hotel y 24 horas en casa.

82. De acuerdo con el Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional indique la respuesta correcta:

- A. El solicitante de una licencia de controlador de tránsito aéreo tendrá como mínimo 18 años de edad.
- B. Ningún alumno piloto volará solo en una aeronave en vuelo internacional, salvo por acuerdo especial o general al respecto entre los Estados contratantes interesados.
- C. El solicitante de una licencia de piloto privado tendrá como mínimo 16 años de edad.
- D. El solicitante de una licencia de piloto de planeador habrá realizado como mínimo seis horas de vuelo como piloto de planeador que incluirán dos horas de vuelo solo durante las cuales habrá efectuado no menos de 30 lanzamientos y aterrizajes.

83. De acuerdo con el punto 6.1.1 del Anexo 1 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional indique la respuesta correcta:

- A. Una evaluación médica de Clase 1 es aplicable, entre otros, a los solicitantes y titulares de: licencias de piloto comercial, licencias de mecánico de a bordo y licencias de piloto de transporte aéreo.
- B. Una evaluación médica de Clase 2 es aplicable, entre otros, a los solicitantes y titulares de: licencias de piloto de globo libre, licencias de navegante y licencias de piloto con tripulación múltiple.
- C. Una evaluación médica de Clase 2 es aplicable, entre otros, a los solicitantes y titulares de: licencias de piloto privado, licencias de mecánico de a bordo y licencias de piloto de planeador.
- D. Una evaluación médica de Clase 3 es aplicable, entre otros, a los solicitantes y titulares de: licencias de controlador de tránsito aéreo y licencias de navegante.

84. Según se indica en el ORA.ATO.150 del Anexo VII al Reglamento (UE) nº 1178/2011, relativo a formación en terceros países, si la ATO dispone de la aprobación para impartir la formación relacionada con la habilitación de vuelo por instrumentos (IR) en terceros países, indique la respuesta correcta:

- A. La prueba de pericia IR se realizará en el país en el que se haya impartido la formación.
- B. La prueba de pericia IR se realizará en uno de los Estados miembros si así lo solicita el aspirante.
- C. La prueba de pericia IR se realizará en uno de los Estados miembros o en el país en el que se haya impartido la formación.

D. La prueba de pericia IR se realizará en uno de los Estados miembros.

85. Según se indica en el ORA.FSTD.200 del Anexo VII al Reglamento (UE) nº 1178/2011, relativo a la solicitud de calificación de un FSTD, indique la respuesta correcta:

- A. La solicitud de calificación de cualquier FSTD debe ser presentada por la organización que tiene previsto operar el FSTD.
- B. En el caso de dispositivos básicos de entrenamiento de vuelo por instrumentos (BITD), la solicitud de calificación del dispositivo deberá ser presentada por el fabricante del BITD.
- C. En el caso de dispositivos básicos de entrenamiento de vuelo por instrumentos (BITD), la solicitud de calificación del dispositivo deberá ser presentada por la organización que tiene previsto operar el BITD.
- D. La solicitud de calificación de cualquier FSTD debe ser presentada por el fabricante y por la organización que tiene previsto operar el FSTD.

86. Según el artículo 3.2 del Anexo 6 vol I de OACI, cuando un Estado detecta un caso en que un explotador extranjero no ha cumplido, dentro del territorio de dicho Estado, con sus leyes, reglamentos y procedimientos, éste lo notificará a:

- A. Al Estado del explotador, exclusivamente, en cualquier caso.
- B. Al explotador, exclusivamente, en cualquier caso.
- C. Al explotador, en cualquier caso.
- D. Al Estado de matrícula, en cualquier caso.

87. Según el Anexo 6 vol I de OACI, el aeródromo del que despegue un vuelo, no podría considerarse para dicho vuelo como:

- A. Aeródromo de alternativa en ruta.
- B. Aeródromo de alternativa posdespegue.
- C. Aeródromo de destino.
- D. Aeródromo de alternativa de destino.

88. El anexo III (Parte ORO) del Reglamento (UE) N.º 965/2012 no establece requisitos para:

- A. Operaciones comerciales especializadas (SPO).
- B. Operaciones no comerciales con aeronaves motopropulsadas no complejas (NCO).
- C. Operaciones de transporte aéreo comercial (CAT).
- D. Operaciones no comerciales con aeronaves motopropulsadas complejas (NCC)

89. Un explotador que realiza operaciones de transporte aéreo comercial deberá cumplir al menos con los siguientes anexos del Reglamento (UE) N.º 965/2012:

- A. II (ARO) y IV (CAT).
- B. III (ORO) y IV (CAT).
- C. V (SPA) y IV (CAT).
- D. VII (SPO) y IV (CAT).

90. Según el anexo V (SPA) del Reglamento (UE) N.º 965/2012, será necesaria una aprobación operacional PBN cuando se lleven a cabo las siguientes especificaciones de operaciones:

- A. A-RNP.
- B. RNP APCH (LPV).
- C. RNP APCH (LNAV/VNAV).
- D. RNP AR APCH.

91. Según el anexo V (SPA) del Reglamento (UE) N.º 965/2012, el operador deberá obtener una aprobación operacional LVO (Operaciones con Visibilidad Reducida) para llevar a cabo las siguientes operaciones:

- A. Cualquier operación basada en GBAS.
- B. Cualquier operación basada en ILS.
- C. Cualquier operación basada en MLS.
- D. Cualquier operación de categoría II (CAT II).

92. En relación con el programa de instrucción sobre mercancías peligrosas para los explotadores referido en el Anexo 18 de OACI, indique la respuesta correcta:

- A. Estará aprobado por la autoridad que corresponda del Estado del explotador.
- B. No es necesario establecer dicho programa si el explotador no dispone de aprobación para transportar mercancías peligrosas como carga.
- C. Será elaborado por el explotador, pero no requerirá aprobación por parte de la autoridad correspondiente si el mismo no dispone de aprobación para transportar mercancías peligrosas como carga.
- D. Sólo requiere una declaración responsable por parte del explotador de estar elaborado conforme al Anexo 18 de OACI y a las Instrucciones Técnicas para el transporte seguro de mercancías peligrosas por vía aérea (Documento OACI 9284/AN/905).

93. Entre la información y requisitos publicados en las Instrucciones Técnicas para el transporte seguro de mercancías peligrosas por vía aérea (Documento OACI 9284/AN/905) no se encuentran:

- A. Las obligaciones del explotador en relación con el transporte de mercancías peligrosas.
- B. La clasificación y listado de mercancías peligrosas.
- C. Las instrucciones de embalaje para mercancías peligrosas.
- D. El régimen sancionador aplicable al explotador en caso de infracciones relativas al transporte de mercancías peligrosas o sujetas a normas especiales por vía aérea.

94. Lo establecido en la Circular Operativa 16-B sobre limitaciones de tiempo de vuelo, máximos de actividad aérea y periodos mínimos de descanso para las tripulaciones de 28 de Julio de 1995 de la Dirección General de Aviación Civil es de aplicación en los siguientes tipos de operación:

- A. En las operaciones de transporte aéreo comercial (CAT) regulares con aviones multipiloto con una configuración operativa de asientos de pasajeros máxima (MOPSC) superior a 19 plazas.

- B. En las operaciones de transporte aéreo comercial (CAT) de taxi aéreo con aviones junto con lo dispuesto en la subparte Q del anexo III del Reglamento (CEE) no 3922/91.
- C. En las operaciones no comerciales con aeronaves no complejas (NCO), excluyendo los vuelos de escuela.
- D. En las operaciones no comerciales con planeadores excluyendo vuelos de escuela.

95. En relación con el Sistema de Gestión de Riesgos asociados a la Fatiga (FRMS) definido en el Anexo 6 vol 1 de OACI, se puede decir que:

- A. Es una metodología de cálculo cuyo único objetivo es establecer los esquemas de tiempo de vuelo requeridos por la normativa aplicable.
- B. Es un medio que se sirve de datos para controlar y gestionar constantemente los riesgos de seguridad operacional relacionados con la fatiga, basándose en principios y conocimientos científicos y en experiencia operacional, con la intención de asegurar que el personal pertinente esté desempeñándose con un nivel de alerta adecuado.
- C. Se limita a desarrollar la formación requerida para las tripulaciones en materia de fatiga.
- D. Es un sistema informático cuyo objetivo es registrar el tiempo de actividad de las tripulaciones tanto de vuelo como de cabina.

96. Los componentes del modelo de Gestión de Amenaza y Error (Threat and Error Management-TEM) son:

- A. Amenaza, error y estado no deseado.
- B. Amenaza, procedimientos y error.
- C. Amenaza, probabilidad, riesgo y mitigación.
- D. Amenaza y error.

97. Según la subparte MLR del anexo III (Parte ORO) del Reglamento (UE) N.º 965/2012, los registros sobre el personal relativos al entrenamiento, verificación y cualificaciones del miembro de la tripulación se conservarán durante:

- A. 3 años.
- B. 5 años.
- C. El operador no está obligado a conservar dichos registros una vez que deja de ser empleador de ese miembro de la tripulación.
- D. 12 meses.

98. Según el Reglamento (UE) 1178/2011, entre las atribuciones del titular de una Licencia de Piloto Comercial de avión (CPL(A)), no se encuentra:

- A. Actuar como piloto al mando o copiloto de cualquier aeronave que participe en operaciones que no sean de transporte aéreo comercial.
- B. Actuar como piloto al mando de cualquier aeronave en transporte aéreo comercial.
- C. Actuar como piloto al mando en transporte aéreo comercial de cualquier aeronave de un solo piloto.
- D. Las atribuciones del titular de una LAPL y una PPL.

99. En relación con los requisitos previos y experiencia requerida para solicitar una Licencia de Piloto de Línea Aérea de avión (ATPL(A)), según la subparte F del Reglamento (UE) 1178/2011 indique cuál de las siguientes afirmaciones es cierta:

- A. Toda la experiencia de vuelo acreditada para solicitar la licencia ATPL(A) se habrá obtenido necesariamente en operaciones multipiloto en aviones.
- B. Haber completado al menos 100 horas de vuelo nocturno como piloto al mando o copiloto.
- C. Ser titular de una CPL(A) necesariamente.
- D. De las 1 500 horas de vuelo, hasta 250 horas de vuelo pueden haber sido completadas en un FFS y FNPT.

100. En relación con el certificado de miembro de tripulación de cabina de pasajeros según la parte CC del Reglamento (UE) 1178/2011, se expedirán con duración ilimitada y conservarán su validez, salvo que sean suspendidos o revocados por la autoridad competente, o (indique la respuesta correcta):

- A. Su titular no haya ejercido las atribuciones correspondientes durante los 24 meses anteriores en al menos un tipo de aeronave.
- B. Su titular no haya ejercido las atribuciones correspondientes durante los 60 meses anteriores en todos los tipos de aeronave para los cuales se encuentre cualificado.
- C. Su titular no haya ejercido las atribuciones correspondientes durante los 24 meses anteriores en todos los tipos de aeronave para los cuales se encuentre cualificado.
- D. Su titular no haya ejercido las atribuciones correspondientes durante los 60 meses anteriores en al menos un tipo de aeronave.