

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 23 abril 2021, BOE 03/05/21)

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

Article 3 - Oversight capabilities

1. Member States shall designate one or more entities as the competent authority within that Member State with the necessary powers and allocated responsibilities for the certification and oversight of persons and organisations subject to Regulation (EC) No 216/2008 and its implementing rules.

The administration and management systems of the competent authorities of the Member States and of the Agency shall comply with the requirements specified in Annex II.

2. If a Member State designates more than one entity as competent authority:

(a) the areas of competence of each competent authority shall be clearly defined in terms of responsibilities and geographic limitation; and

(b) coordination shall be established between those entities to ensure effective oversight of all organisations and persons subject to Regulation (EC) No 216/2008 and its implementing rules within their respective remits.

3. Member States shall ensure that the competent authority(ies) has(ve) the necessary capability to ensure the oversight of all persons and organisations covered by their oversight programme, including sufficient resources to fulfil the requirements of this Regulation.

4. Member States shall ensure that competent authority personnel do not perform oversight activities when there is evidence that this could result directly or indirectly in a conflict of interest, in particular when relating to family or financial interest.

5. Personnel authorised by the competent authority to carry out certification and/or oversight tasks shall be empowered to perform at least the following tasks:

(a) examine the records, data, procedures and any other material relevant to the execution of the certification and/or oversight task;

(b) take copies of or extracts from such records, data, procedures and other material;

(c) ask for an oral explanation on site;

(d) enter relevant premises, operating sites or means of transport;

(e) perform audits, investigations, assessments, inspections, including ramp inspections and unannounced inspections;

(f) take or initiate enforcement measures as appropriate.

6. The tasks under paragraph 5 shall be carried out in compliance with the legal provisions of the relevant Member State.

TRADUCCIÓN ESPAÑOL-INGLÉS

3.1. Constataciones

Considerando la información disponible así como el análisis de ésta se han establecido las siguientes conclusiones:

- La aeronave tenía su documentación válida y en vigor.
- Se habían realizado varios vuelos con la misma aeronave el mes anterior y durante tres sectores en el vuelo del accidente.
- Ambos pilotos tenían sus licencias, habilitaciones y certificados médicos válidos y en vigor.
- Ambos pilotos tenían experiencia en el tipo de aeronave.
- La tripulación había realizado un vuelo de dos sectores antes del vuelo del accidente.
- La tripulación realizaba una imaginaria desde las 11:00 hasta las 21:00 h ajustadas a la normativa.

3.2. Causas/Factores contribuyentes

No se ha podido determinar la causa del accidente. Considerando la hipótesis planteada en el análisis lo más probable es que la tripulación realizara una aproximación de precisión no estándar en modo manual basada principalmente en distancias. La frecuencia ILS seleccionada erróneamente en el equipo del copiloto y el desfase del mando en el equipo DME habrían provocado que la distancia mostrada en el HSI del comandante fuera finalmente la distancia al VOR y no al umbral de la pista. La tripulación recortó la maniobra de aproximación al punto donde la aeronave debería haber estado ya establecida en el localizador, produciéndose un aumento en la carga de trabajo en cabina. Probablemente la tripulación perdió las referencias al terreno al encontrarse con las brumas locales de los valles cercanos al aeropuerto y no se percató de que no se acercaban a la pista sino a la ubicación del VOR.

Se consideran factores contribuyentes:

- La ausencia de procedimientos de operación de una aeronave autorizada a operarse por un solo piloto operada por una tripulación de dos miembros.
- El estado general de la aeronave y los instrumentos y la desconfianza de la tripulación en los instrumentos de a bordo;
- La fatiga y cansancio acumulados durante el trabajo en horas más propias de sueño tras un periodo de actividad no planificado para el servicio realmente realizado;
- La preocupación por tener que desviarse al alternativo sin combustible suficiente, unida a la complacencia por llegar finalmente al destino.