



**CUARTO EJERCICIO DEL PROCESO SELECTIVO PARA INGRESO EN EL CUERPO DE INGENIEROS AERONAUTICOS (SISTEMA GENERAL DE ACCESO LIBRE) (O.E.P. – 2020, 2021, 2022)**

---

- **Tiempo de resolución: 3 horas**
- Con carácter general, **para todas las preguntas** planteadas responda justificando la respuesta e indicando la legislación de aplicación (internacional, europea o nacional, según sea el caso). Igualmente puede usarse nomenclatura abreviada siempre que no haya duda sobre la norma que se está refiriendo.

**PARTE A (AERONAVES/TRANSPORTE AÉREO)**

Una compañía española, que dispone de un AOC emitido por AESA, desea ampliar su negocio realizando transporte aéreo comercial de pasajeros y carga en medio radio y largo radio con centro de actividad principal en España y rutas enlazando varias ciudades españolas con una serie de aeropuertos de Centroamérica y Sudamérica. Para ello ha contactado con un arrendador (*lessor*) que le garantiza durante un mínimo de 4 años el arrendamiento de dos aeronaves BOEING B787-900, matriculadas actualmente en Chile.

**A.1) (1 punto)** Argumente la necesidad, o no, de matricular ambas aeronaves en España, y si así fuera a que unidad de AESA debe dirigirse, requisitos que debe cumplir y referencias normativas específicas (internacional, europea o nacional, según sea el caso) en las que se base su respuesta.

**A.2) (1 punto)** De ser necesario realizar el trámite anterior y, una vez concluido éste ¿Podrían operarse dichas aeronaves por parte de la compañía para hacer operaciones no comerciales? Si no fuese así, justifique con las referencias normativas aplicables qué trámites deberían realizarse referidos tanto a la aeronave como a la compañía y qué documentos de la aeronave deberían volver a emitirse. ¿Se verían afectados el Certificado de Operador Aéreo (AOC) o la aprobación CAMO de la misma?

**A.3) (0,5 puntos)** Una vez que estas aeronaves iniciasen su operación indique a qué dos tipos de inspecciones realizadas por AESA podrían verse sometidas, así como la normativa específica de referencia.

**A.4) (0,25 puntos)** En caso de que en una de estas inspecciones se abriese una no-conformidad por un defecto relativo al mantenimiento de dichas aeronaves. ¿Qué tipo de organización sería responsable del cierre de no conformidad y qué tipo de organización habría realizado las acciones de mantenimiento correctivas?

**A.5) (0,25 puntos)** ¿En qué condiciones podría la propia compañía aérea ser la única responsable del mantenimiento de la aeronave? Justifique la respuesta indicando la referencia normativa específica aplicable.



## **PARTE B** (NAVEGACIÓN AÉREA)

Se desea continuar en España con el proceso de liberación en la provisión de ciertos servicios ATS de Torres de Control iniciado en 2010, para ello Aena Aeropuertos iniciará una licitación de acuerdo con las condiciones establecidas por MITMA. Entre los requisitos impuestos para contender a la licitación se requiere ser un Prestador Certificado de Servicios de Control de Aeródromo (ATC *en sus siglas en inglés*)

- B.1 (0,5 puntos)** ¿Qué requisitos deberá cumplir el Proveedor ATC para obtener el certificado? (Indíquese únicamente la normativa, anexos y/o apartados donde se especifican los requisitos en cuestión)  
¿Quién debería certificar a ese Proveedor ATC?
- B.2 (0,5 puntos)** ¿Qué requisitos debe garantizar el proveedor de servicios con respecto a la formación del personal ATSEP?

Igualmente, dentro de ese proceso abierto liberalizador, se desea cubrir la implantación de una nueva Torre de Control (TWR) para un aeródromo que hasta ahora no disponía de servicios ATS; esta nueva TWR ofrecerá servicios ATC en un espacio aéreo determinado donde las únicas actividades serán los trabajos aéreos, así como la aviación general.

- B.3 (0,5 puntos)** ¿Qué requisitos en materia de certificación podría considerar MITMA en aras de garantizar la concurrencia a la licitación de proveedores de servicios de navegación aérea que aún no cumplen con todos los requisitos de certificación completa?  
¿Cuáles serían los requisitos mínimos a exigir a esos proveedores ATC en materia de certificación?
- B.4 (0,5 puntos)** Por otro lado, un controlador de tránsito aéreo obtuvo su licencia de control de aeródromo en Bélgica y quiere trasladarse a trabajar en España si le contratan,  
¿qué trámites en materia de licencias ha de llevar a cabo y qué requisitos ha de cumplir para desempeñar su trabajo en España?
- B.5 (0,5 puntos)** ¿Qué condiciones debe cumplir el titular de una anotación de '*on-the-job training instructor*' (OJTI) para impartir formación (ejerciendo las atribuciones que se recogen en su anotación)?
- B.6 (0,5 puntos)** En el mencionado aeropuerto bajo los servicios ATS de la anterior TWR, se establece una base de helicópteros destinada a operar vuelos médicos. Sin embargo, para realizar su actividad por lo urgente de su operación, no puede cumplir con el reglamento del aire y las disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea.  
¿Podrían realizarse operaciones de este tipo?  
Igualmente considere el caso que los helicópteros en lugar de vuelos médicos realizaran operaciones comerciales remuneradas.



## **PARTE C (AEROPUERTOS)**

El Gestor Aeroportuario del Aeropuerto de Castellana, certificado según el Reg. (UE) nº 139/2014, desea sustituir al Responsable del Área de Operaciones de dicho aeropuerto. Para ello necesita realizar el cambio de dicho Responsable del Área de Operaciones de aeropuerto por un Técnico de Operaciones que trabaja actualmente en dicho aeropuerto. Las funciones del puesto Responsable del Área de Operaciones no se verán modificadas. De manera breve, razónense las respuestas proporcionadas, indicando la normativa y los requisitos de aplicación.

- C.1 (0,75 puntos)** ¿Sería necesario realizar algún trámite ante la autoridad competente para implementar este cambio (Agencia Estatal de Seguridad Aérea)?
- C.2 (0,25 puntos)** ¿Podría la Autoridad Competente requerir una Entrevista Personal con el candidato para realizar una evaluación del mismo?

El Aeropuerto de Castellana calificado de Interés General y certificado según el Reg. (UE) nº 139/2014, dispone de las siguientes características físicas de pista:

RWY	DIM (m)	Franja (m)	SWY (m)	CWY (m)	RESA (m)
01	2400 × 45	2520 × 300	No	60 × 150	90 × 120
19 (*)	2400 × 45	2520 × 300	No	60 × 150	90 × 90

(\*) DTHR 19: 160 m.

RWY	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
01	2400	2460	2400	2400
19(*)	2400	2460	2400	2240

(\*) DTHR 19: 160 m.

- C.3 (1 punto)** Conforme a los datos anteriores, realice dos gráficos geométricos esquemáticos:
- 1) uno de la vista de **perfil longitudinal de pista** y,
  - 2) de la **vista en planta de pista**, de las características geométricas físicas de la pista **RWY 01/19**, indicando para cada pista:
    - posición de umbrales (incluyendo umbrales desplazados en caso de existir);
    - franja de ambas pistas;
    - las distancias declaradas (TORA, TODA, ASDA, LDA), CWY (clearway - zona libre de obstáculos), SWY (stopway – zona de parada) y RESA, según aplique.

La compañía Iberia quiere prestar servicios de asistencia en tierra (a terceros) en el Aeropuerto de Castellana mencionado anteriormente. De manera breve, razónense las respuestas proporcionadas, indicando la normativa y los requisitos de aplicación.

- C.4 (0,5 puntos)** ¿Cuál es la autoridad competente española para emitir la autorización para realizar servicios aeroportuarios de asistencia en tierra?  
¿De qué plazo máximo dispone la autoridad competente para resolver una solicitud de autorización desde la fecha de entrada por Registro de la solicitud?
- C.5 (0,25 puntos)** ¿Es necesario realizar algún trámite con el operador del aeropuerto para poder comenzar a prestar servicios de asistencia en tierra?

Se pretende modificar el **Plan Director del Aeropuerto de Castellana** mencionado en los apartados anteriores, **ampliando la pista y construyendo una calle de rodaje paralela en la cabecera 01**.

- C.6 (0,25 puntos)** ¿Qué normativa (y artículo) detalla los documentos que ha de contener este Plan Director?  
¿Será objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria o simplificada? Justifique la respuesta



## **PARTE D** (SEGURIDAD OPERACIONAL)

En un aeropuerto costero se ha producido un **incidente grave** de seguridad operacional en el que una aeronave (Aeronave 1) ha interrumpido su maniobra de aterrizaje y ha efectuado una maniobra de “motor y al aire” por la presencia de otra aeronave (Aeronave 2) que cruzaba la pista cuando la Aeronave 1 sobrevolaba el umbral de pista. La maniobra realizada por la Aeronave 1 permitió evitar la colisión en pista de las aeronaves y no se registraron daños a personas ni equipos, pudiendo aterrizar posteriormente con normalidad.

**D.1. (0,5 puntos)** De los siguientes actores listados a continuación:

¿quiénes deberían notificar este suceso de seguridad y a quién en cada uno de los casos?

¿Esta notificación, en cada uno de los casos, tendría carácter voluntario u obligatorio?

- a) El piloto de la aeronave 1
- b) El piloto de la aeronave 2
- c) El controlador aéreo que prestaba servicio en la torre de control del aeropuerto
- d) El operador de la aeronave 1
- e) El operador de la aeronave 2
- f) El gestor aeroportuario del aeropuerto
- g) Un pasajero de la Aeronave 1

¿Qué plazo(s) tendrían para notificar en cada uno de los casos anteriores?

**D.2. (0,5 puntos)** Tras analizar el suceso, el operador de la Aeronave 2 determina que el piloto de la Aeronave 2, que le había notificado previamente el suceso, no había seguido los procedimientos de rodadura publicados para ese aeropuerto y, además, ATC no había autorizado a la Aeronave 2 a cruzar la pista. Por este motivo y, para prevenir futuros incidentes similares, el operador ha despedido al piloto de la Aeronave 2.

- a) ¿Cree usted que el operador ha procedido de forma correcta? Justifíquelo atendiendo a la normativa aplicable
- b) ¿Hay algún caso o excepción en que este tipo de medidas podría ser aceptable?
- c) En caso de que el piloto de la aeronave 2 (al que han despedido) considere que sus derechos como notificante de un suceso haya podido vulnerar los principios de cultura justa, ¿a qué organismo público podría recurrir para determinar si estos principios fueron respetados por el operador?