



MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y  
AGENDA URBANA

PRUEBAS SELECTIVAS DE  
ACCESO A LA ESCALA SUPERIOR DE  
ESPECIALISTAS EN TRANSPORTES,  
INFRAESTRUCTURAS Y SEGURIDAD DE LOS  
ORGANISMOS AUTONOMOS DEL MITMA,  
ESPECIALIDAD OPERACIONES Y NAVEGACIÓN  
AÉREA,  
CONVOCADAS POR RESOLUCIÓN  
DE 21 DE DICIEMBRE DE 2022 (BOE 30/12/2022)  
**PRIMER EJERCICIO**

## **CUADERNILLO DE PREGUNTAS ( PERFIL INSPECTOR DE OPERADORES AEREOS DE HELICOPTEROS)**

- 1. La Sección 1.ª del Capítulo Segundo del Título I de la Constitución española de 1978 regula los derechos fundamentales y libertades públicas. ¿Cuál de los siguientes derechos NO está regulado en esta Sección?:**
  - a) El derecho a la inviolabilidad del domicilio.
  - b) El derecho a la protección de la salud.
  - c) El derecho de los ciudadanos a participar en los asuntos públicos.
  - d) El derecho a la educación.
  
- 2. Los artículos 112 y 114 de la Constitución española de 1978 regulan la cuestión de confianza, la cual puede ser (señale la opción correcta):**
  - a) Planteada por el Presidente del Gobierno, previa aprobación del Consejo de Ministros, ante el Congreso.
  - b) Propuesta por, al menos, la décima parte de los diputados.
  - c) Planteada por el Presidente del Gobierno, previa deliberación del Consejo de Ministros, ante el Congreso.
  - d) Propuesta por, al menos, la décima parte de los diputados o senadores.
  
- 3. Señale la afirmación correcta:**
  - a) El reglamento es una concreción del ordenamiento jurídico a un caso singular.
  - b) La omisión de la Memoria de Análisis de Impacto Normativo en la aprobación de un reglamento constituye causa de anulabilidad del reglamento.
  - c) La Constitución española de 1978 prevé materias sujetas a reserva reglamentaria.
  - d) Una disposición administrativa de carácter general que vulnere otra de rango superior es nula de pleno de derecho.
  
- 4. Señale la afirmación incorrecta:**
  - a) Una Subdirección General puede adscribirse directamente a una Secretaría de Estado.
  - b) Los Ministerios contarán, en todo caso, con una Subsecretaría, y dependiendo de ella una Secretaría General Técnica.
  - c) Los Delegados del Gobierno dependen orgánica y funcionalmente del Ministerio de Política Territorial.
  - d) Los Subdirectores Generales han de ser nombrados entre funcionarios de carrera del Subgrupo A1.

- 5. En virtud del artículo 149 de la Constitución española de 1978, ¿en cuál de las siguientes materias NO tiene el Estado competencia exclusiva?:**
- a) Puertos de refugio, puertos y aeropuertos deportivos.
  - b) Control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, servicio meteorológico y matriculación de aeronaves.
  - c) Autorización para la convocatoria de consultas populares por vía de referéndum.
  - d) Legislación sobre expropiación forzosa.
- 6. Señale la opción correcta. El artículo 24.1 de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno dispone que “Frente a toda resolución expresa o presunta en materia de acceso deberá interponerse una reclamación ante el Consejo de Transparencia y Buen Gobierno,...::**
- a) ...con carácter obligatorio y previo a su impugnación en vía contencioso-administrativa”.
  - b) ...con carácter obligatorio y previo a su impugnación ante la jurisdicción civil”.
  - c) ...con carácter potestativo y previo a su impugnación ante la jurisdicción civil”.
  - d) ...con carácter potestativo y previo a su impugnación en vía contencioso-administrativa”.
- 7. Señale la afirmación correcta. En virtud del artículo 24 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas:**
- a) En los procedimientos administrativos iniciados de oficio, el silencio administrativo tendrá efecto estimatorio, excepto en los supuestos en que una norma con rango de ley o una norma de Derecho de la Unión Europea o de Derecho internacional aplicable en España establezcan lo contrario.
  - b) En los procedimientos administrativos iniciados a solicitud del interesado, el silencio administrativo tendrá efecto estimatorio, excepto en los supuestos en que una norma con rango de ley o una norma de Derecho de la Unión Europea o de Derecho internacional aplicable en España establezcan lo contrario.
  - c) En los procedimientos administrativos iniciados a solicitud del interesado, el silencio administrativo tendrá efecto desestimatorio, excepto en los supuestos en que una norma con rango de ley o una norma de Derecho de la Unión Europea o de Derecho internacional aplicable en España establezcan lo contrario.
  - d) En los procedimientos administrativos iniciados a solicitud del interesado, el silencio administrativo tendrá efecto estimatorio, excepto en los supuestos en que una norma con rango de reglamento establezca lo contrario.

**8. Señale la respuesta correcta:**

- a) El recurso de reposición es un recurso administrativo que el interesado puede potestativamente interponer ante el mismo órgano administrativo que dictó el acto administrativo objeto del recurso antes de recurrir ante la jurisdicción contencioso-administrativa.
- b) El recurso de reposición es un recurso administrativo que el interesado debe interponer ante el órgano superior jerárquico que dictó el acto administrativo objeto del recurso antes de recurrir ante la jurisdicción contencioso-administrativa.
- c) El recurso de reposición es un recurso administrativo extraordinario que el interesado puede potestativamente interponer ante el mismo órgano administrativo que dictó el acto administrativo objeto del recurso cuando al dictar el acto se hubiese incurrido en error de hecho, aparezcan elementos novatorios esenciales, que se dictara como consecuencia de documentos o testimonios declarados falsos por sentencia firme o que fuesen consecuencia de una conducta punible declarada como tal por sentencia firme.
- d) El recurso de reposición es un recurso contencioso-administrativo que el interesado debe interponer ante el órgano de la jurisdicción contencioso-administrativa competente para conocer del asunto.

**9. Señale la afirmación incorrecta:**

- a) Serán actos nulos de pleno derecho los dictados por órgano manifiestamente incompetente por razón de la materia o del territorio.
- b) La nulidad o anulabilidad de un acto implicará, en todo caso, la de los actos sucesivos en el procedimiento.
- c) La Administración podrá convalidar los actos anulables, subsanando los vicios de que adolezcan.
- d) Son anulables los actos de la Administración que incurran en cualquier infracción del ordenamiento jurídico, incluso la desviación de poder.

**10. Señale la afirmación correcta:**

- a) Los procedimientos sólo podrán iniciarse a solicitud del interesado.
- b) Los interesados sólo podrán aducir alegaciones y aportar documentos u otros elementos de juicio en el trámite de audiencia.
- c) Los informes necesarios para la resolución de un procedimiento serán en todo caso preceptivos y vinculantes.
- d) En la instrucción de un procedimiento, podrán acordarse en un solo acto todos los trámites que, por su naturaleza, admitan un impulso simultáneo y no sea obligado su cumplimiento sucesivo.

**11. Señale la afirmación incorrecta:**

- a) No podrá interponerse recurso contra los actos de trámite.
- b) Las resoluciones de los recursos de alzada ponen fin a la vía administrativa.
- c) El recurso se interpondrá ante el órgano que dictó el acto que se impugna o ante el competente para resolverlo.
- d) Contra los actos firmes en vía administrativa podrá interponerse el recurso extraordinario de revisión cuando al dictarlos se hubiera incurrido en error de hecho, que resulte de los propios documentos incorporados al expediente.

**12. Señale la afirmación correcta:**

- a) La Administración está obligada a dictar resolución expresa y a notificarla en todos los procedimientos cualquiera que sea su forma de iniciación.
- b) El transcurso del plazo máximo legal para resolver un procedimiento y notificar la resolución no se suspenderá cuando deba requerirse al interesado la subsanación de deficiencias o la aportación de documentos.
- c) El silencio administrativo tendrá efecto estimatorio en los procedimientos relativos al ejercicio del derecho de petición.
- d) Cuando las normas reguladoras de los procedimientos no fijen el plazo máximo para la resolución, éste será de nueve meses.

**13. Los particulares tendrán derecho a ser indemnizados por las Administraciones Públicas correspondientes, de toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos:**

- a) Siempre que la lesión no sea consecuencia del anormal funcionamiento de los servicios públicos
- b) Siempre que la lesión sea consecuencia del normal o anormal funcionamiento de los servicios públicos.
- c) Siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos salvo en los casos de fuerza mayor o de daños que el particular tenga el deber jurídico de soportar.
- d) Ninguna de las anteriores es correcta

**14. Señale la afirmación incorrecta:**

- a) Para proceder a la expropiación forzosa será indispensable la previa declaración de utilidad pública o interés social del fin a que haya de afectarse el objeto expropiado
- b) El pago del justiprecio inicia el expediente expropiatorio.
- c) Declarada la utilidad pública o el interés social, la Administración resolverá sobre la necesidad concreta de ocupar los bienes o adquirir los derechos que sean estrictamente indispensables para el fin de la expropiación.
- d) Mediante acuerdo del Consejo de Ministros podrán incluirse, además de los bienes estrictamente indispensables para el fin de la expropiación, aquellos otros bienes cuya ocupación sea indispensable para previsibles ampliaciones de la obra o finalidad de que se trate.

**15. Los órganos de contratación podrán acordar la utilización de un procedimiento abierto simplificado en los contratos de obras, suministro y servicios cuando:**

- a) Su valor estimado sea igual o inferior a 2.000.000 de euros en el caso de contratos de obras.
- b) Los criterios de adjudicación previstos en el pliego sean evaluables mediante juicio de valor.
- c) Su valor estimado sea igual o inferior a 2.000.000 de euros en el caso de contratos de servicios.
- d) Su valor estimado sea igual o inferior a 2.000.000 de euros en el caso de contratos de suministro.

**16. Son órganos de contratación:**

- a) Los Directores generales.
- b) Los Ministros y los Secretarios de Estado.
- c) Los Subdirectores generales.
- d) Las Mesas de contratación.

**17. Se consideran contratos menores los contratos cuyo:**

- a) Valor estimado sea inferior a 25.000 euros.
- b) Valor estimado sea inferior a 50.000 euros, cuando se trate de contratos de obras.
- c) Valor estimado sea inferior a 15.000 euros, cuando se trate de contratos de suministro o de servicios.
- d) Valor estimado sea inferior a 40.000 euros, cuando se trate de contratos de suministro o de servicios.

**18. Se dispone a licitar un contrato para arrendar financieramente 10 drones para topografía de fotogrametría, por un valor estimado total de 150.000 euros, a abonar durante 3 anualidades. Los pliegos no contienen ningún criterio de adjudicación evaluable mediante juicio de valor. Señale el procedimiento de adjudicación correcto:**

- a) El procedimiento de adjudicación de los contratos menores.
- b) El procedimiento abierto simplificado.
- c) El procedimiento abierto ordinario.
- d) El procedimiento de asociación para la innovación.

**19. Señale la respuesta correcta. El artículo 39 del Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público señala que:**

- a) Los órganos específicos de representación de los funcionarios son, en las unidades electorales donde el número de funcionarios sea igual o superior a 6 e inferior a 50, los Delegados de Personal y, en las unidades electorales donde el número sea superior a 50, las Juntas de Personal.
- b) Los órganos específicos de representación de los empleados públicos son, en las unidades electorales donde el número de empleados públicos sea igual o superior a 6 e inferior a 50, los Delegados de Personal y, en las unidades electorales donde el número sea superior a 50, las Juntas de Personal.
- c) Los órganos específicos de representación de los funcionarios son los Comités de Empresa y las Juntas de Personal.
- d) Los órganos específicos de representación de los funcionarios son, en las unidades electorales donde el número de funcionarios sea igual o superior a 6 e inferior a 100, los Delegados de Personal y, en las unidades electorales donde el número sea superior a 100, los sindicatos.

**20. Señale la respuesta correcta. En relación con el acceso al empleo público de las personas con discapacidad, el artículo 59 del Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público dispone que:**

- a) En cualquier convocatoria para el acceso al empleo público se reservará un cupo no inferior al 7% para personas que tengan reconocido un grado de discapacidad igual o superior al 33%.
- b) En las ofertas de empleo público se reservará un cupo no inferior al 7% para personas que tengan reconocido un grado de discapacidad igual o superior al 66%.
- c) En las ofertas de empleo público se reservará un cupo no inferior al 7% para personas que tengan reconocido un grado de discapacidad igual o superior al 33%, de las cuales, al menos, un 3% se reserven a personas que acrediten discapacidad intelectual.
- d) En las ofertas de empleo público se reservará un cupo no inferior al 7% para personas que tengan reconocido, al menos, un grado II de dependencia, de las cuales, al menos, un 3% se reserven a personas que acrediten discapacidad intelectual.

**21. Conforme al Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la aprobación de Circulares Aeronáuticas es competencia de:**

- a) La Dirección de Seguridad de Aeronaves de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
- b) La Secretaría General de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
- c) La Subsecretaría de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- d) La Dirección General de Aviación Civil.

**22. Conforme al Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea ¿Cuáles son los órganos de gobierno de la Agencia?:**

- a) El Director de la Agencia y el Consejo Rector
- b) Únicamente el Presidente.
- c) El Secretario General y el Director.
- d) El Presidente y el Consejo Rector.

**23. El objetivo principal del Reglamento (UE) 2018/1139 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea es:**

- a) Establecer y mantener un nivel elevado y uniforme de seguridad en la aviación civil en la Unión
- b) Contribuir a una política de aviación más amplia en la Unión.
- c) Conseguir la reducción al 50% de las emisiones de CO2 para el año 2050.
- d) La b) y la c) son correctas

**24. Conforme al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, las siguientes competencias son compartidas entre la Unión y los Estados Miembros:**

- a) La política comercial común.
- b) El mercado interior y los transportes.
- c) La política monetaria de los Estados miembros cuya moneda es el euro.
- d) Ninguna de las respuestas anteriores.

**25. El anexo 8 de OACI desarrolla normas técnicas sobre**

- a) Aeronavegabilidad
- b) Aeródromos
- c) Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas
- d) Gestión de la Seguridad Operacional

**26. En relación con la licencia de explotación de las compañías aéreas comunitarias (seleccione la opción correcta)**

- a) Las condiciones para la concesión de la licencia de explotación se definen en el Reglamento 1008/2008.
- b) La puede obtener una compañía aérea si menos del 50% de su capital recae en Estados miembros o sus nacionales.
- c) Una vez obtenida la licencia, la compañía puede iniciar la operación en el plazo de un año.
- d) Las aeronaves con las que opere la compañía aérea que solicita la licencia serán necesariamente todas de su propiedad.

**27. La iniciativa comunitaria de Cielo Único Europeo (SES)**

- a) Se centra en el tráfico civil, sin considerar coordinación con el tráfico militar.
- b) Tiene como uno de sus objetivos, establecer un marco institucional que permita la participación de todas las partes interesadas.
- c) En España, la Autoridad Nacional de Supervisión de los servicios de Navegación Aérea Civiles es la Dirección General de Aviación Civil.
- d) Otorga la soberanía del espacio aéreo europeo a Eurocontrol.

**28. En relación con la inspección aeronáutica.**

- a) La Ley 21/2003 regula el contenido y forma en que se realizan las funciones de control, inspección y verificación sobre las actividades aeronáuticas.
- b) El Real Decreto 98/2009 establece el marco organizativo y procedimental de la inspección aeronáutica.
- c) El Real Decreto 184/2008 otorga a AESA las funciones de inspección, atribuidas a la Dirección General de Aviación Civil por la Ley 21/2003.
- d) Todas las anteriores son correctas.

**29. Sobre la posibilidad de concesión de exenciones de los requisitos aplicables, señale la opción correcta según el Reglamento 2018/1139 sobre normas comunes de la aviación civil:**

- a) Los Estados miembros podrán conceder exenciones tanto a requisitos esenciales como no esenciales.
- b) El Estado miembro afectado informará de la exención concedida a la Comisión, a la Agencia y a los demás Estados miembros en un plazo no superior a tres meses.
- c) para poder concederse deben producirse circunstancias urgentes imprevistas o necesidades operativas urgentes.
- d) Entre las condiciones a cumplir no se encuentra la posible distorsión de las condiciones del mercado.



**30. Sobre los requisitos al personal de vuelo, señale la opción correcta según el Reglamento 2018/1139 sobre normas comunes de la aviación civil:**

- a) Los pilotos deben ser titulares de una licencia de piloto y de un certificado médico de piloto apropiados para la operación que se vaya a realizar, excepto en aquellas situaciones en las que no se requieran.
- b) Los centros médicos aeronáuticos no requieren de aprobación para realizar sus funciones.
- c) Las organizaciones de formación de tripulantes de cabina de pasajeros no requieren de aprobación para realizar sus funciones.
- d) El uso de dispositivos de simulación de vuelo para entrenamiento no requiere de un certificado, sino de una declaración de cumplimiento de los requisitos aplicables emitida por el solicitante.

**31. ¿Cuál de las siguientes licencias para pilotos NO se encuentra recogida en el Anexo 1 de OACI?:**

- a) Licencia de Piloto Privado.
- b) Licencia de Piloto Comercial
- c) Licencia de Piloto de Aeronave Ligera
- d) Licencia de Piloto de Transporte de Línea Aérea

**32. ¿Cuál de las siguientes cartas, descritas en el Anexo 4 de OACI, facilita información detallada sobre el perfil del terreno de determinada parte del área de aproximación final, para que las empresas explotadoras de aeronaves puedan evaluar el efecto del terreno al determinar la altura de decisión empleando radioaltímetros?:**

- a) Carta de Aproximación por Instrumentos.
- b) Carta de Llegada Normalizada.
- c) Carta Topográfica para Aproximaciones de Precisión.
- d) Carta de Aproximación Visual.

**33. Según el Anexo 12 de OACI, una dependencia encargada de promover la buena organización de los servicios de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento recibe la denominación de:**

- a) Centro de Control de Área (ACC)
- b) Centro Coordinador de Salvamento (RCC)
- c) Servicio de Búsqueda y Rescate (SAR)
- d) Centro de Información de Vuelo (FIC).

**34. Según el Anexo 15 de OACI, la información aeronáutica sujeta a los procedimientos de Reglamentación y Control de la Información Aeronáutica (AIRAC) entra en vigor en fechas comunes a intervalos de:**

- a) 28 días
- b) No existe un intervalo establecido.
- c) 7 días
- d) 31 días

**35. En el marco del Anexo 19 de OACI, el enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades, las políticas y los procedimientos necesarios constituye un:**

- a) Sistema de Recopilación y Procesamiento de Datos Sobre la Seguridad Operacional (SDCPS).
- b) Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS).
- c) Sistema Estatal de Supervisión de la Seguridad Operacional (SSP).
- d) Método de identificación de riesgos de seguridad operacional.

**36. La Ley 1/2011 establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil. Dicho Programa,**

- a) Establece la política y objetivos de seguridad aérea del Estado, mediante la gestión de los riesgos, el afianzamiento, la promoción de la seguridad y el establecimiento de los indicadores de seguridad para su evaluación.
- b) Tiene como finalidad establecer la organización, métodos y procedimientos necesarios para asegurar la protección y salvaguarda de los pasajeros, tripulaciones, público, personal de tierra, aeronaves, aeropuertos y sus instalaciones, frente a actos de interferencia ilícita.
- c) Define los elementos que deben ser cubiertos en el Contrato de Gestión de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, así como los recursos personales, materiales y presupuestarios a aportar para la consecución de los objetivos, estableciendo su escenario plurianual.
- d) Regula el uso preventivo y no punitivo de los datos digitales de vuelo procedentes de operaciones normales archivados electrónicamente con el fin de mejorar la seguridad operacional de la aviación.

**37. El Plan de Acción de Seguridad Operacional (PASO), tiene como objeto,**

- a) Establecer la política y objetivos de seguridad aérea del Estado, mediante la gestión de los riesgos, el afianzamiento, la promoción de la seguridad y el establecimiento de los indicadores de seguridad para su evaluación.
- b) Establecer la hoja de ruta para las fases de desarrollo y despliegue del programa SESAR, que constituye el pilar tecnológico de la política del Cielo Único Europeo.
- c) Definir la política, criterios y directrices para la implantación en España de la Navegación Basada en Prestaciones (PBN).
- d) Identificar las áreas prioritarias de seguridad operacional en España y asignar acciones orientadas a la consecución de los objetivos de seguridad del PESO y al control y mitigación del riesgo en dichas áreas.

**38. El Programa Europeo de Seguridad Operacional de la Aviación,**

- a) Se corresponde funcionalmente a nivel de la Unión Europea con el programa estatal de seguridad operacional descrito en el anexo 19 del Convenio de Chicago.
- b) Sustituye a los Programas Estatales de Seguridad Operacional de los Estados miembros de la Unión Europea.
- c) Tiene por objeto aumentar la eficiencia de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea mediante la reducción de la fragmentación del espacio aéreo europeo.
- d) Es un documento restringido que contiene información clasificada al que sólo tienen acceso las autoridades competentes de los Estados miembros de la Unión Europea.

**39. El Reglamento 376/2014, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación, análisis y seguimiento de sucesos en la aviación civil establece:**

- a) que las organizaciones establecidas en un Estado miembro pueden establecer un sistema de notificación voluntaria, pero no están obligadas a ello.
- b) que ciertas personas, según la función que realizan, están obligadas a notificar los sucesos mediante el sistema establecido por la organización que las emplea.
- c) que los Estados miembros y la Agencia no intercambiarán la información relacionada con la seguridad almacenada en sus respectivas bases de datos, para proteger la confidencialidad de las personas que notifican.
- d) un plazo máximo no superior a 48 horas para que una organización notifique, desde el momento en que haya tenido conocimiento del suceso.

**40. Según el Reglamento (UE) n° 2015/1018, de 29 de junio de 2015, por el que se establece una lista de clasificación de los sucesos en la aviación civil de notificación obligatoria, entre los sucesos de notificación obligatoria NO está:**

- a) una salida de calle de rodadura o de pista.
- b) el retraso en la salida del vuelo en más de dos horas.
- c) una superación de las limitaciones del manual de vuelo de la aeronave.
- d) una cantidad críticamente baja de combustible o cantidad de combustible en destino inferior a la cantidad de combustible de reserva final exigida.

**41. Según el Reglamento (UE) n° 996/2010, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil:**

- a) Existe una autoridad encargada de las investigaciones de seguridad, única para todos los Estados miembros.
- b) Existe una obligación de investigar los accidentes, siendo potestativa la investigación de los incidentes graves.
- c) Cualquier persona involucrada que tenga conocimiento de un accidente o un incidente grave lo notificará sin demora a la autoridad encargada de las investigaciones de seguridad del Estado en que se haya producido.
- d) El informe de la investigación incluirá todos los datos disponibles sobre las personas involucradas.

**42. El Anexo 13 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional se denomina:**

- a) Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.
- b) Búsqueda y salvamento.
- c) Investigación de accidentes e incidentes de aviación.
- d) Servicios de información aeronáutica.

**43. De acuerdo con el Anexo 2 de OACI, entre las medidas que han de tomar los Estados contratantes respecto a la notificación de diferencias de las Reglas del Aire, señale la opción incorrecta:**

- a) Inmediatamente después de la adopción de cada enmienda del Anexo 2, se enviará a los Estados contratantes una solicitud específica para la notificación de diferencias a OACI.
- b) Los Estados contratantes tienen la obligación publicar de diferencias entre sus reglamentos y métodos nacionales y las correspondientes normas y métodos recomendados de la OACI por medio del servicio de información aeronáutica.
- c) EASA, en virtud de las potestades que le otorga el Reglamento SERA, notificará oficialmente a la OACI todas las diferencias respecto de las normas y métodos recomendados de la OACI que afecte a sus Estados miembros.
- d) Los Estados contratantes tienen la obligación de que notifiquen a la OACI cualquier diferencia entre sus reglamentos y métodos nacionales y las normas internacionales contenidas en el Anexo 2.

- 44. Según el Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea (SERA), la designación de la clasificación del espacio aéreo se adaptará a las necesidades de los Estados miembros, con la excepción de que todo el espacio aéreo por encima del nivel de vuelo 195 se clasificará como espacio aéreo de:**
- a) Clase A
  - b) Clase B
  - c) Clase C
  - d) Clase D
- 45. Según el Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012, de 26 septiembre de 2012, el SERA.11012 sobre combustible mínimo y emergencia de combustible, establece que cuando el nivel de combustible haga que sea necesario declarar una situación de socorro, el piloto lo indicará mediante la señal radiotelefónica de:**
- a) PAN PAN FUEL
  - b) MAYDAY FUEL
  - c) REQUEST PRIORITY, SHORT OF FUEL
  - d) MINIMUM FUEL
- 46. Según el Real Decreto 1180/2018, de 21 septiembre de 2018, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, en el espacio aéreo español, y de conformidad con SERA.5005 y SERA.5020, la tabla de niveles de crucero está organizada en observancia de la derrota a seguir por la aeronave:**
- a) de 000° a 179° y de 180° a 359°
  - b) de 045° a 224° y de 225° a 044°
  - c) de 135° a 314° y de 315° a 134°
  - d) de 090° a 269° y de 270° a 089°
- 47. De acuerdo con el Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, ¿qué vuelos IFR con salida en los aeropuertos situados en territorio español NO gozarían de exenciones de Gestión de Afluencia (ATFM)?:**
- a) vuelos que se utilicen para la evacuación por emergencia médica.
  - b) vuelos que se utilicen para la extinción de incendios.
  - c) vuelos que transporten VIP y cuerpos diplomáticos.
  - d) vuelos que realicen operaciones por razones humanitarias.

**48. Los Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea (PANS), complementan a las normas y métodos recomendados contenidos en los anexos de OACI correspondientes. En el caso particular de los PANS-ATM, (Doc 4444), ¿qué tipo de información se puede encontrar?**

- a) Procedimientos de certificación de equipos de navegación embarcados.
- b) Procedimientos operacionales de navegación basada en la performance (PBN)
- c) Procedimientos que han de aplicar las dependencias de tránsito aéreo.
- d) Procedimientos para las organizaciones de entrenamiento de personal aeronáutico.

**49. Cuáles de los siguientes documentos proporciona información suplementaria a la recogida en los Anexos y en los PANS, de aplicación específica en una región de información de vuelo en particular.**

- a) PANS-OPS (Doc 8168).
- b) Procedimientos Suplementarios Regionales (Doc 7030).
- c) Anexo 15 de OACI, Servicios de Información Aeronáutica.
- d) PANS-ATM; (Doc 4444).

**50. El Reglamento (UE) No 1332/2011, de 16 de diciembre de 2011, por el que se establecen requisitos comunes de utilización del espacio aéreo y procedimientos operativos para los sistemas anticolidión de a bordo,**

- a) Recomienda que las aeronaves de más de 5700 kg de masa máxima certificada estén equipadas con ACAS II.
- b) Establece que la versión lógica anticolidión de ACAS II debe ser la 7.0
- c) Indica que en caso de que las instrucciones del ACAS II y ATC sean contradictorias, tendrán prioridad las dictadas por ATC.
- d) Requiere que los operadores de aeronaves equipadas con ACAS II, establezcan procedimientos operativos y programas de formación en ACAS II con el fin de que la tripulación de vuelo reciba una formación apropiada para evitar las colisiones y sea competente en el uso del equipo.

**51. ¿Cuál es el ámbito del Reglamento de Ejecución (UE) 2018/1048 ,de 18 de julio de 2018, por el que se establecen los requisitos de utilización del espacio aéreo y los procedimientos operativos en relación con la navegación basada en la performance?**

- a) Establece los procedimientos operacionales a seguir por las tripulaciones de vuelo en operaciones PBN.
- b) Establece requisitos de provisión de servicios basados en PBN por parte de los proveedores de servicios de navegación aérea en Europa.
- c) Definir los estándares de aeronavegabilidad de los equipos embarcados PBN.
- d) Describe los distintos tipos de operación basados en la PBN recogidos en el manual PBN de OACI.

**52. ¿Cuál de los siguientes documentos NO requiere estar aprobado por la Autoridad aeronáutica competente?**

- a) Aircraft Flight Manual (AFM)
- b) Flight Crew Operating Manual (FCOM)
- c) Master Minimum Equipment List (MMEL)
- d) Configuration Deviation List (CDL)

**53. Según el Anexo 8 de OACI, el documento expedido por un Estado contratante para definir el diseño de un tipo de aeronave, motor o hélice y certificar que dicho diseño satisface los requisitos pertinentes de aeronavegabilidad del Estado, se le conoce como:**

- a) Certificado de aeronavegabilidad
- b) Certificado de tipo
- c) Manual de Mantenimiento de la aeronavegabilidad
- d) Condición de aeronavegabilidad

**54. El certificado de organización de gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad (CAMO), de acuerdo con el Reglamento (UE) n.º 1321/2014, de 26 de noviembre de 2014, sobre aeronavegabilidad continuada, establece claramente que:**

- a) El certificado de CAMO no constituye una autorización para operar los tipos de aeronave, la autorización para operar la aeronave es el certificado de operador aéreo.
- b) El certificado de CAMO será válido por tiempo definido, y deberá ser renovado antes del fin del periodo de validez.
- c) El certificado de CAMO no tiene nada que ver con el cumplimiento de los procedimientos especificados en la memoria de gestión.
- d) El certificado de CAMO no será válido cuando sean subcontratadas otras organizaciones, aunque sea de conformidad con su sistema de gestión.

**55. Los requisitos que debe cumplir una organización para poder optar a la expedición de un certificado de aprobación a efectos del mantenimiento de aeronaves y elementos se establecen en Reglamento (UE) n.º 1321/2014, de 26 de noviembre de 2014, sobre aeronavegabilidad continuada en la:**

- a) Parte 147
- b) Parte CAMO
- c) Parte 145
- d) Parte 66

**56. Conforme al Reglamento (UE) n ° 748/2012, de 3 de agosto de 2012, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos, ¿Quién deberá elaborar, mantener y actualizar los originales de todos los manuales requeridos por los criterios de certificación de tipo, los criterios de la certificación de los datos de idoneidad operativa y los requisitos de protección ambiental aplicables al producto?:**

- a) El titular de un certificado de tipo o de un certificado de tipo restringido.
- b) La autoridad del Estado de matrícula.
- c) La autoridad del Estado del operador.
- d) El titular del certificado de operador aéreo o de un certificado de operador especial.

**57. De acuerdo con el Reglamento (UE) 2015/640, de 23 de abril de 2015, por el que se establecen requisitos adicionales de especificaciones de aeronavegabilidad para un determinado tipo de operaciones, los operadores de aviones grandes utilizados en el transporte aéreo comercial, con una configuración operativa máxima de asientos de pasajeros superior a 19, deberán cumplir lo siguiente:**

- a) Los trenes de aterrizaje deberán disponer de un sistema inflado automático de los neumáticos con nitrógeno seco.
- b) Los trenes de aterrizaje deberán disponer de un sistema inflado automático de los neumáticos con gases inertes.
- c) Los lavabos deberán estar equipados de cenicero, agua, jabón y papel higiénico.
- d) Los lavabos deberán estar equipados medios de detección de humo y medios de extinción automática de incendios en cada receptáculo de desechos.

**58. Como parte de una tripulación, cuando en otro país te comunican que van a realizar una inspección Safety Assessment of Foreign Aircraft (SAFA), ya sea a la llegada o a la salida de tu vuelo, este tipo de inspecciones en rampa se hacen principalmente en base al:**

- a) Artículo 16 del Convenio de Chicago.
- b) Reglamento (UE) 376/2011, de 27 de febrero de 2011, por el que se establecen requisitos de las inspecciones en rampa.
- c) Convenios bilaterales internacionales entre países.
- d) Estas inspecciones son ilegales, no hay marco jurídico que las sustente.



**59. En aplicación del Reglamento (CE) N° 2111/2005, de 14 de diciembre de 2005, relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad, dicha lista se elabora en base a criterios comunes para el examen de una prohibición de explotación a nivel comunitario, entre los que se encuentra la:**

- a) falta de capacidad y/o de voluntad de una compañía aérea para pagar impuestos.
- b) falta de capacidad y/o de voluntad de una compañía aérea para tratar las deficiencias en materia de seguridad.
- c) falta de capacidad y/o de voluntad de una compañía aérea para cumplir los estándares de comodidad requeridos.
- d) falta de capacidad y/o de voluntad de una compañía aérea para alcanzar los niveles de puntualidad.

**60. Según el Reglamento (UE) n.º 452/2014, de 29 de abril de 2014, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos para las operaciones aéreas de los operadores de terceros países, antes de emprender operaciones de transporte aéreo comercial en territorio de la UE, ¿los operadores de terceros países ante quien deben solicitar y obtener una autorización?:**

- a) Organización de Aviación Civil (OACI).
- b) Dirección General de Aviación Civil (DGAC).
- c) Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- d) Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA).

**61. El Anexo 17, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, trata sobre:**

- a) Gestión de la seguridad operacional.
- b) Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.
- c) Seguridad (protección de aviación civil frente a actos de interferencia ilícita).
- d) Protección del medio ambiente.

**62. El Comité Nacional de Seguridad de la Aviación Civil, definido por el Real Decreto 550/2006 de 5 de mayo, tiene entre sus funciones:**

- a) establecer normas particulares para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de los certificados de operadores de las aeronaves comerciales.
- b) establecer normas comunes para el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves, incluidos todos los componentes destinados a instalación en las mismas.
- c) coordinar las actividades en materia de seguridad entre los diferentes departamentos, agencias, y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y aeronaves y de otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.
- d) establecer normas comunes para la expedición, el mantenimiento, la modificación, la limitación, la suspensión o la revocación de los certificados de operadores de las aeronaves comerciales.

**63. Reglamento (CE) n.º 300/2008, de 11 de marzo de 2008, por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la Aviación Civil en la Unión Europea, es aplicable a:**

- a) todos los aeropuertos o partes de los aeropuertos situados en el territorio de un Estado miembro que no se utilicen exclusivamente con fines militares.
- b) solamente algunos operadores, que presten servicios en los aeropuertos mencionados en la letra a).
- d) solamente algunas entidades que aplican normas de seguridad aérea que lleven a cabo sus actividades en locales situados fuera de las instalaciones del aeropuerto y suministren bienes y/o servicios a los aeropuertos mencionados en la letra a) o a través de ellos.
- e) Solamente a los operadores No Comerciales Complejos.

**64. Según el Reglamento (UE) N.º 1178/2011, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la Aviación Civil, más concretamente en lo relativo a medios alternativos de cumplimiento; la autoridad competente evaluará todos los medios alternativos de cumplimiento propuestos por una organización. Si la autoridad competente considera que los medios alternativos de cumplimiento se ajustan a las disposiciones de aplicación, deberá sin demora indebida:**

- a) notificar, entre otros, al solicitante que pueden ponerse en práctica los medios alternativos de cumplimiento y, llegado el caso, modificar en consecuencia la aprobación o el certificado del solicitante.
- b) notificar a la Organización de Aviación Civil Internacional, OACI, su contenido, incluidas copias de toda la documentación pertinente.
- c) informar a la Dirección General de Aviación Civil de los medios alternativos de cumplimiento aceptados.
- d) publicarlas en la página web de la Organización de Aviación Civil Internacional.

**65. Según el Reglamento (UE) N.º 1178/2011, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la Aviación Civil, más concretamente en relación con los requisitos específicos relacionados con la tripulación de cabina de pasajeros:**

- a) Expedirá las certificaciones de tripulación de cabina de pasajeros, con el formato y las especificaciones establecidas en el citado reglamento únicamente los organismos declarados.
- b) Expedirá las certificaciones de tripulación de cabina de pasajeros, con el formato y las especificaciones establecidas en el citado reglamento únicamente una organización no aprobada para ello por la autoridad competente.
- c) Expedirán las certificaciones de tripulación de cabina de pasajeros, con el formato y las especificaciones establecidas en el citado reglamento, la autoridad competente, o si así lo decide un Estado miembro, una organización aprobada para ello por la autoridad competente.
- d) Los tripulantes de cabina de pasajeros no necesitan un certificado expedido por ninguna organización para ejercer sus atribuciones.

**66. La subparte GEN de la parte ARO, Anexo II del Reglamento nº 965/2012, de 5 de octubre de 2012, establece:**

- a) que cada autoridad competente desarrolla sus medios aceptables de cumplimiento (AMC).
- b) que las autoridades competentes deben establecer un sistema de conservación de registros que garantice un almacenamiento y acceso adecuados.
- c) que las autoridades competentes establecerán ciclos de planificación de supervisión de organizaciones certificadas de como máximo 24 meses, sin posibilidad de ampliación.
- d) que las autoridades competentes no están obligadas a evaluar los medios de cumplimiento alternativos propuestos por las organizaciones

**67. La subparte OPS de la parte ARO, Anexo II del Reglamento nº 965/2012, de 5 de octubre de 2012, establece:**

- a) que la evaluación de una solicitud de expedición o modificación de una aprobación específica según requisitos del Anexo V (SPA) corresponde a EASA.
- b) que un operador aéreo puede establecer un programa de instrucción basada en evidencias (EBT), sin que esté sometido a aprobación.
- c) que la autoridad competente solicitará a cada operador de transporte aéreo comercial bajo su supervisión que elija uno de los dos tipos de horarios irregulares: tipo temprano y tipo tardío.
- d) que la autoridad competente podrá determinar limitaciones operativas específicas en el certificado de operador aéreo (AOC).

**68. Según el Reglamento (UE) N.º 965/2012, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, en lo relativo a la categorización de las constataciones de una inspección en rampa, indique la respuesta correcta:**

- a) por constatación de categoría 3 se entenderá cualquier incumplimiento importante de los requisitos aplicables o de los términos de un certificado que influya considerablemente en la seguridad operacional;
- b) por constatación de categoría 1, cualquier incumplimiento de los requisitos aplicables o de los términos de un certificado que influya significativamente en la seguridad operacional;
- c) por constatación de categoría 2, cualquier incumplimiento de los requisitos aplicables o de los términos de un certificado que no influya apreciablemente en la seguridad operacional.
- d) Toda constatación será tratada como observación en el acta.

**69. Según el Reglamento (UE) N.º 965/2012, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, los factores humanos deben ser tenidos en cuenta en los siguientes aspectos:**

- a) Entre otras, en las listas de verificación, tanto en lo que se refiere a su factura como a su uso.
- b) El contenido del Manual de Operaciones NO se presentará en un formato manejable y que respete los principios relativos a los factores humanos.
- c) En la evaluación de las interfaces persona-máquina del dispositivo EFB (cartera electrónica de vuelo) y de la aplicación EFB, NO hace falta tener en cuenta los aspectos relativos a factores humanos.
- d) El Reglamento 965/2012 NO hace referencia a aspectos relacionados con los factores humanos.

**70. Según el Reglamento (UE) N.º 965/2012, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, el entrenamiento en gestión de recursos de la tripulación (CRM) para tripulantes de vuelo deberá impartirse:**

- a) Antes de la operación, el tripulante de vuelo recibirá entrenamiento en CRM adecuado a su puesto, de acuerdo con lo especificado en el manual de operaciones. Además, tanto en el entrenamiento sobre el tipo o clase de aeronave como en el entrenamiento recurrente y en el curso de mando se incluirán elementos de entrenamiento en CRM.
- b) No es obligatorio impartir entrenamiento CRM
- c) El entrenamiento CRM se impartirá una vez finalizada la fase de vuelo en línea bajo supervisión.
- d) El entrenamiento CRM se impartirá opcionalmente en función de los resultados obtenidos en la primera sesión de simulador del candidato.

**71. De acuerdo con Anexo 6 Parte III OACI (Operaciones Internacionales de Helicópteros), en condiciones en que no se garantiza la continuación segura del vuelo en el caso de falla del motor crítico, las operaciones de helicópteros se realizarán:**

- a) En condiciones meteorológicas y de luz y en las rutas y desviaciones que permitan ejecutar un aterrizaje forzoso seguro.
- b) En rutas autorizadas por la autoridad.
- c) Sin techo de nubes y visibilidad ilimitada.
- d) En rutas con altitudes máximas de sector inferiores a 2000 pies.

**72. De acuerdo con Anexo 6 Parte III OACI (Operaciones Internacionales de Helicópteros), los helicópteros que operen en Clase de performance 3 y más allá de la distancia de autorrotación a partir de tierra, pero a menos de una distancia desde tierra especificada por la autoridad competente del Estado responsable, estarán equipados con:**

- a) Chaleco salvavidas, o dispositivo de flotación equivalente, para cada persona que vaya a bordo, situado en un lugar accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo.
- b) Dispositivo de respiración autónomo de emergencia para cada persona que vaya a bordo, situado en un lugar accesible desde el asiento o litera de la persona que haya de usarlo.
- c) Balsas salvavidas, estibadas de forma que faciliten su empleo si fuera necesario, en número suficiente para alojar a todas las personas que se encuentren a bordo, provistas del equipo de salvamento que sea apropiado para el vuelo que se vaya a emprender.
- d) Equipo necesario para hacer las señales pirotécnicas de socorro.

**73. El Reglamento (UE) 965/2012, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, define “masa operativa en vacío“ (dry operating mass) como:**

- a) La masa, incluidos todos los objetos y todas las personas transportadas al inicio del despegue en el caso de los helicópteros y del recorrido de despegue en el de los aviones.
- b) La masa total de la aeronave lista para un tipo específico de operación, excluyendo todo el combustible utilizable y la carga de tráfico.
- c) La masa total de pasajeros, equipaje, carga y equipo especializado transportado, e incluido cualquier lastre.
- d) La masa en vacío estándar del helicóptero, equipo opcional, combustible no utilizable, y todos los fluidos operativos incluyendo todo el aceite del motor.

**74. De conformidad con el Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, antes de llevar a cabo el entrenamiento de conversión del operador, cada miembro de la tripulación técnica realizará un entrenamiento inicial, que incluirá:**

- a) conocimientos teóricos generales de aviación y reglamentos aeronáuticos que abarquen todos los elementos correspondientes a las funciones y responsabilidades exigidas a la tripulación técnica.
- b) Conocimientos avanzados sobre los procedimientos de vuelo.
- c) Conocimientos teóricos sobre normativa laboral.
- d) Conocimientos básicos sobre procedimientos del servicio de tránsito aéreo.

**75. De conformidad con el Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, es un requisito para la asignación de funciones a miembros de la tripulación técnica en operaciones de transporte aéreo comerciales HEMS, HHO o NVIS (seleccione la opción correcta):**

- a) Tener al menos 21 años de edad.
- b) Tener al menos 18 años de edad.
- c) Tener nacionalidad del Estado en que se realicen las operaciones.
- d) No tener más de 60 años de edad.

**76. De conformidad con el Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, los registros relativos a la experiencia reciente del miembro de la tripulación se conservarán durante el período indicado (seleccione la opción correcta): (ORO.MLR.115 Registros).**

- a) 3 años.
- b) 1 año.
- c) 15 meses.
- d) 24 meses.

**77. De conformidad con el Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, los helicópteros estarán equipados con equipos de radar meteorológicos de a bordo cuando los informes meteorológicos actuales indiquen la presencia o posibilidad de tormentas eléctricas u otras condiciones potencialmente peligrosas, estimadas como detectables con equipos de radar meteorológicos de a bordo a lo largo de la ruta por la que se debe volar y que sean: (CAT.IDE. H.160)**

- a) Helicópteros con una MOPSC de más de nueve y que operen bajo reglas IFR o en operaciones nocturnas
- b) Helicópteros operados en condiciones, previstas o reales, de formación de hielo nocturnas
- c) Helicópteros operados en condiciones IFR con un solo piloto
- d) Helicópteros con una MOPSC de más de 19.

**78. De conformidad con el Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, los mínimos meteorológicos para el despacho y la fase en ruta de un vuelo HEMS operado en performance de clase 3 serán: (SPA.HEMS.120)**

- a) Techo de nubes 500 pies y alturas superiores y una visibilidad según lo definido por el mínimo VFR del espacio aéreo aplicable;
- b) Techo de nubes de 600 pies y una visibilidad de 1 500 metros. La visibilidad puede reducirse a 800 metros durante breves períodos cuando se encuentre a la vista de tierra, si el helicóptero se manobra a una velocidad que ofrezca la posibilidad de observar cualquier obstáculo con tiempo suficiente para evitar una colisión.
- c) Techo de nubes 500 pies y una visibilidad de 1000 metros. La visibilidad puede reducirse a 600 metros durante breves períodos cuando se encuentre a la vista de tierra, si el helicóptero se manobra a una velocidad que ofrezca la posibilidad de observar cualquier obstáculo con tiempo suficiente para evitar una colisión.
- d) Techo de nubes 300 pies y una visibilidad de 3000 metros. La visibilidad puede reducirse a 1500 metros durante breves períodos cuando se encuentre a la vista de tierra, si el helicóptero se manobra a una velocidad que ofrezca la posibilidad de observar cualquier obstáculo con tiempo suficiente para evitar una colisión.

**79. De conformidad con el Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, es un requisito de la tripulación de vuelo que: (SPA.NVIS.130)**

- a) El nivel mínimo de experiencia para el comandante que lleva a cabo vuelos NVIS será 20 horas de experiencia en VFR nocturno como piloto al mando de helicóptero antes de comenzar el entrenamiento.
- b) La tripulación de vuelo mínima será de dos pilotos y un miembro de la tripulación técnica NVIS.
- c) El cliente establecerá criterios para la selección de los miembros de la tripulación de vuelo adscritos a la tarea NVIS.
- d) Todos los pilotos y miembros de la tripulación técnica adscritos a tareas NVIS habrán completado tres vuelos NVIS en los últimos 180 días.

**80. De conformidad con el Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, las operaciones hacia lugares en el mar solamente se efectuarán cuando la velocidad del viento en la heliplatforma sea: (SPA.HOFO.135)**

- a) inferior a 60 nudos, incluidas las ráfagas.
- b) Inferior a 100 nudos.
- c) Inferior a 120 nudos, incluidas ráfagas.
- d) Inferior a 120 nudos sin incluir ráfagas.



- 81. De conformidad con el Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, ¿Cuál de las siguientes especificaciones PBN requieren una aprobación? (SPA.PBN.100)**
- a) RNP 10
  - b) RNP 4
  - c) RNP 0.3 para operaciones con helicópteros
  - d) RNP 2
- 82. De conformidad con el Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, si hubiere cambios que afectasen a las condiciones de una aprobación específica: (SPA.GEN.115)**
- a) El operador proporcionará la documentación pertinente a la autoridad competente y obtendrá una aprobación previa para la operación.
  - b) El operador notificara a la autoridad el cambio y continuara con la operación.
  - c) El operador modificara su Manual de Operaciones para recoger dichos cambios que posteriormente notificara a la autoridad.
  - d) El operador entregará una declaración específica para la actividad.
- 83. De conformidad con el Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, los helicópteros deberán estar equipados con un ELT automático en el caso de estar certificados para una configuración máxima de más de: (SPO.IDE.H.190)**
- a) 15 plazas
  - b) 3 plazas
  - c) 6 plazas
  - d) 9 plazas
- 84. De conformidad con el Reglamento (UE) 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas, la MDH para una operación en circuito sobre tierra con helicópteros no deberá ser inferior a: (SPO.OP.113)**
- a) 200 pies, y la visibilidad meteorológica no inferior a 1000 metros
  - b) 300 pies, y la visibilidad meteorológica no inferior a 1000 metros
  - c) 300 pies, y la visibilidad meteorológica no inferior a 1500 metros
  - d) 250 pies, y la visibilidad meteorológica no inferior a 800 metros

**85. El Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre de 2014, por el que se regulan las actividades de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento, y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas, define “Personal adicional especialista” como: (TAE.ORO.GEN.010)**

- a) Ocupante de la aeronave sin funciones relacionadas con la operación de la misma.
- b) Un pasajero.
- c) Ocupante sin funciones relacionadas con la operación de la aeronave, pero con funciones relacionadas con la actividad.
- d) Personal embarcado para supervisar la operación aérea.

**86. Según el Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas, los programas de entrenamientos de los pilotos, definidos en el manual de operaciones que realizan actividad de lucha contra incendios y de búsqueda y salvamento:**

- a) No necesitan aprobación al ser normativa nacional.
- b) Han de ser aprobados por la autoridad nacional.
- c) No han de ser aprobados si el operador además de tiene actividad transporte aéreo comercial con un certificado de operador aéreo (AOC).
- d) No han de ser aprobados si el operador además de tiene actividad comercial especializada.

**87. El Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre de 2014, por el que se regulan las actividades de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento, y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas, los pilotos al mando cuyas funciones les exijan operar en cualquiera de los puestos de pilotaje y llevar a cabo las funciones de un copiloto, o los pilotos al mando que deban llevar a cabo funciones de entrenamiento o verificación, realizarán entrenamiento y verificación adicionales según lo especificado en el manual de operaciones. El entrenamiento y la verificación adicionales deberán incluir, como mínimo, lo siguiente: (TAE.ORO.FC.SAR.235)**

- a) Un fallo de motor durante el despegue.
- b) Un fallo hidráulico.
- c) Fuego en un motor.
- d) recuperación de actitudes anormales.

**88. Los componentes básicos de Gestión de Amenazas y Errores en el modelo TEM (Threat and Error Management) son (señale la respuesta incorrecta):**

- a) Amenazas
- b) Errores
- c) Seguridad
- d) Estado no deseado de la aeronave

**89. El modelo TEM (Threat and Error Management) tiene en cuenta 3 categorías de amenazas entre las que se encuentran: (señale la respuesta incorrecta)**

- a) Previstas
- b) Imprevistas
- c) Latentes
- d) Consolidadas

**90. De conformidad con el Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión, de 3 noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil, los solicitantes de un ATPL (H) deberán haber completado como piloto de helicópteros un mínimo de: (FCL.510.H)**

- a) 1000 horas de tiempo de vuelo
- b) 750 horas de tiempo de vuelo
- c) 1500 horas de tiempo de vuelo
- d) 800 horas de tiempo de vuelo

**91. De conformidad con el Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil, en el caso de los helicópteros, para ejercer atribuciones como piloto al mando bajo IFR en helicópteros multipiloto, el titular de una IR(H) deberá tener al menos: (FCL.605 IR)**

- a) 100 horas de tiempo por instrumentos, de las cuales 25 horas pueden ser tiempo por instrumentos en tierra;
- b) 50 horas de tiempo por instrumentos, de las cuales 10 horas pueden ser tiempo por instrumentos en tierra;
- c) 100 horas de tiempo por instrumentos;
- d) 70 horas de tiempo por instrumentos, de las cuales hasta 30 horas pueden ser tiempo por instrumentos en tierra.

**92. De conformidad con el Reglamento (UE) 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil, para mantener la calificación del FSTD, el titular de un certificado de calificación de FSTD realizará progresivamente el conjunto completo de pruebas incluidas en la guía máster de pruebas de calificación (MQTG), así como las pruebas funcionales y subjetivas: (ORA.FSTD.105)**

- a) durante un periodo de 24 meses.
- b) durante un periodo de 12 meses.
- c) durante un periodo de 36 meses.
- d) durante un periodo de 15 meses.

**93. La función del Sistema Electrónico de Vigilancia de la aeronave ECAM (Electronic Centralized Aircraft Monitoring) es:**

- a) Proporcionar seguimiento y vigilancia de aeronaves próximas.
- b) Proporcionar una presentación electrónica simplificada de toda la información generada en cuanto a funcionamiento del motor, sistemas de la aeronave y avisos generados a bordo.
- c) Proporcionar posición y altitud de la aeronave a un sistema de control operacional en tierra.
- d) Proporcionar vigilancia y control de objetivos en tierra con imágenes a bordo.

**94. En función de la importancia de la información que se visualiza o del fallo producido, el sistema ECAM (Electronic Centralized Aircraft Monitoring) utiliza un código de colores, el que indica configuración o fallo tal que no requiere inmediatamente una acción correctora pero sí el conocimiento por parte de la tripulación es:**

- a) Rojo
- b) Azul
- c) Verde
- d) Ambar

**95. Según el reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, las operaciones comerciales especializadas desarrollan sus requisitos en:**

- a) En los anexos III y en el anexo VI
- b) En el anexo IV y en el anexo VI
- c) En el anexo III y en el anexo VIII
- d) En el anexo IV y en el anexo VIII

**96. Según el reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, se consideran actividades de operación comercial especializada de alto riesgo aquellas que:**

- a) Se definen por EASA de forma genérica para todos los países de los estados miembros.
- b) Se definen de forma específica por la autoridad de cada país de los estados miembros en base a la seguridad de terceros en tierra.
- c) Se definen de forma específica de cada país de los estados miembros en base a su determinación por la autoridad competente.
- d) La b) y la c) son correctas.

**97. Según el Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, el requisito ORO.MLR.105 relativo a la lista mínima de equipamiento establece que:**

- a) Es necesario disponer de una MEL aprobada por la autoridad para operaciones de transporte aéreo comercial sólo si las aeronaves del operador son consideradas complejas.
- b) Es necesario disponer de una MEL aprobada por la autoridad para operaciones especializadas sólo si las aeronaves del operador son consideradas complejas.
- c) En el caso de aeronaves no complejas, sea operación de transporte aéreo comercial o de operaciones especializadas, no es obligatorio tener una MEL aprobada.
- d) Es necesario disponer de una MEL aprobada por la autoridad para operaciones de transporte aéreo comercial y para operaciones comerciales especializadas, sean las aeronaves consideradas como complejas o diferentes de las complejas.

**98. Según el reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, los requisitos del entrenamiento de los pilotos que realizan operación de transporte aéreo comercial y operación comercial especializada se definen en:**

- a) La subparte FC de la parte ORO
- b) La subparte FC de la parte SPO
- c) La subparte FC de la parte CAT
- d) La subparte FC de la parte SPA

**99. De acuerdo con Anexo I Licencias al Personal OACI, ningún Estado contratante que haya expedido licencias de piloto permitirá que los titulares de las mismas actúen como piloto al mando de una aeronave que se encuentre dedicada a operaciones de transporte aéreo comercial internacional, cuando los titulares de la licencia:**

- a) Hayan cumplido los 60 años o, en el caso de operaciones con más de un piloto cuando hayan cumplido los 65 años.
- b) Hayan cumplido 65 años o, en el caso de operaciones con más de un piloto cuando hayan cumplido los 70 años.
- c) En el caso de operaciones con un solo piloto, cuando hayan cumplido 65 años.
- d) En el caso de operaciones con más de un piloto cuando hayan cumplido 60 años.

**100. De acuerdo con Anexo I Licencias al Personal OACI, los requisitos específicos para expedir la Licencia de Piloto Comercial en la categoría de helicóptero en el apartado de experiencia indica que el solicitante habrá realizado como mínimo:**

- a) 40 horas de vuelo, o 35 horas si éstas se completaron durante un curso de instrucción reconocida, como piloto de helicóptero.
- b) 200 horas de vuelo, o 150 horas si estas se completaron durante un curso de instrucción reconocida, como piloto de helicópteros.
- c) 200 horas de vuelo, durante un curso de instrucción reconocida, como piloto de helicópteros.
- d) 150 horas de vuelo, o 100 horas si éstas se completaron durante un curso de instrucción reconocida, como piloto de helicóptero.