

PROCESO SELECTIVO PARA INGRESO, POR EL SISTEMA GENERAL DE ACCESO LIBRE Y PROMOCIÓN INTERNA, EN EL CUERPO DE INGENIEROS TÉCNICOS AERONÁUTICOS.

(Resolución de 17 de enero de 2018, de la Subsecretaría del Ministerio de Fomento. BOE 23 de enero de 2018).

Primer ejercicio de la Fase de Oposición. PROMOCIÓN INTERNA

EXAMEN TIPO A

Señalar la respuesta correcta, a menos que se indique lo contrario.

1. El Reglamento (CE) nº 1008/2008, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad no regula:
 - a) La concesión de licencias a compañías aéreas comunitarias
 - b) El derecho de las compañías aéreas comunitarias a explotar servicios aéreos intracomunitarios
 - c) Los requisitos mínimos para las compañías aéreas y operadores aéreos en materia de seguro de pasajeros, equipaje, carga y terceros.
 - d) La fijación de precios de los servicios aéreos intracomunitarios.

2. Acorde a la Constitución Española de 1978 y su reparto competencial. La competencia del control del espacio aéreo recae sobre:
 - a) El Estado.
 - b) Los proveedores de servicios de navegación aérea.
 - c) Las Comunidades Autónomas.
 - d) Las Administraciones Locales.

3. Según el artículo 1 de la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo, ¿quién es el encargado de designar a proveedores civiles de servicios de tránsito aéreo de aeródromo?
 - a) AESA.
 - b) Ministerio de Fomento.
 - c) ENAIRE.
 - d) EASA.

- 4.Cuál de las siguientes infracciones en relación con el funcionamiento y uso de los aeropuertos está tipificada como muy grave en el artículo 48 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea:

- a) Los actos u omisiones culposos que causen daños o menoscabo a las obras, instalaciones, equipos, mercancías, contenedores y medios de transporte situados en la zona de servicio o a las actividades aeroportuarias que se ejecuten en la misma.
 - b) El incumplimiento de las normas de identificación personal de quienes desempeñen funciones en la zona de servicio.
 - c) El acceso no autorizado a la zona de operaciones y a las zonas restringidas de los aeropuertos.
 - d) El incumplimiento de las reglas de contabilidad establecidas en relación con la gestión de las instalaciones y sistemas y la prestación de servicios aeroportuarios.
5. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea corresponderá:
- a) Al Subsecretario de Fomento, en los supuestos de infracciones muy graves y en los de las graves cuando la cuantía de la multa supere la cantidad de 300.000 euros.
 - b) Al Director General de Aviación Civil.
 - c) A la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en cualquier caso.
 - d) Al Ministro de Fomento.
6. Cuál de las siguientes materias no es competencia de la CIDETRA de acuerdo a la ORDEN de 8 de noviembre de 1979 por la que se crea, con carácter permanente, la Comisión Interministerial prevista en el artículo sexto del Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y Transportes y Comunicaciones en materia de aviación.
- a) Planificación de la red de ayudas a la navegación, sistemas de control y telecomunicaciones, así como sus modificaciones.
 - b) Estructura del Espacio Aéreo.
 - c) Aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general.
 - d) Establecimiento y modificación de las servidumbres aeronáuticas de los aeropuertos y aeródromos públicos civiles y privados.
7. En relación con las posibles negociaciones que un Estado miembro puede entablar con un tercer país, el Reglamento (CE) nº 847/2004, sobre la negociación y aplicación de acuerdos de servicios de transporte aéreo entre Estados miembros y países terceros, establece que:
- a) Quedan expresamente prohibidas en el citado reglamento.
 - b) Pueden entablar y no es necesario notificarlas a la Comisión Europea.
 - c) Deben notificarse en todo caso al Consejo de la Unión Europea.
 - d) Los Estados miembros pueden formular observaciones al Estado miembro que haya notificado su intención de entablar negociaciones.
8. El Reglamento (CE) nº 261/2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos. Marca el caso que no está recogido en el reglamento:
- a) Denegación de embarque contra su voluntad.
 - b) Cancelación de su vuelo.
 - c) Retraso de su vuelo.

- d) Pérdida de su vuelo.
9. Desde un punto de vista de seguridad, ¿cuál de estas zonas no está contemplada en el Programa Nacional de Seguridad para la aviación civil?
- a) Zonas de acceso controlado.
 - b) Zonas restringidas de seguridad.
 - c) Zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad.
 - d) Zonas de acceso limitado.
10. ¿Cuál de los siguientes no puede considerarse un acto de interferencia ilícita?
- a) Apoderamiento ilícito de aeronaves.
 - b) Destrucción de una aeronave en servicio.
 - c) Robo a un pasajero en la zona crítica de seguridad de la terminal de un aeropuerto.
 - d) Comunicación telefónica de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en tierra.
11. De acuerdo con lo previsto en el Capítulo 2 del Anexo 18 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional sobre Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea las normas y métodos recomendados en el citado anexo son aplicables a:
- a) Los vuelos internacionales de aviación general.
 - b) Los vuelos internacionales realizados en el ámbito del transporte aéreo comercial.
 - c) Todos los vuelos internacionales realizados por aeronaves civiles.
 - d) Los vuelos internacionales realizados en el ámbito del transporte aéreo comercial y los trabajos aéreos.
12. De acuerdo con lo establecido en el requisito 21.A.91 del Anexo I al Reglamento (CE) nº 748/2012, los cambios de diseño de tipo se clasifican en:
- a) Primarios y secundarios, siendo estos últimos los que, entre otros, no tienen un efecto apreciable en la masa, el centrado y la resistencia estructural.
 - b) Críticos y no críticos, siendo estos últimos los que, entre otros, no tienen un efecto apreciable en la masa, el centrado y la resistencia estructural.
 - c) Importantes y secundarios, siendo estos últimos los que, entre otros, no tienen un efecto apreciable en la masa, el centrado y la resistencia estructural.
 - d) Importantes y no importantes, siendo estos últimos los que, entre otros, no tienen un efecto apreciable en la masa, el centrado y la resistencia estructural.
13. Los intervalos de rectificación para cada elemento de una lista maestra de equipo mínimo (MMEL) se clasifican en cuatro categorías como sigue:
- a) Categoría A, para la que no se especifica un intervalo, categoría B para la que se establece un periodo de tres meses, categoría C para la que se establece un periodo de diez días y categoría D para la que se establece un periodo de ciento veinte días.

- b) Categoría A, para la que no se especifica un intervalo, categoría B para la que se establece un periodo de tres meses, categoría C para la que se establece un periodo de ciento veinte días y categoría D para la que se establece un periodo de diez días.
- c) Categoría A, para la que no se especifica un intervalo, categoría B para la que se establece un periodo de diez días, categoría C para la que se establece un periodo de tres meses y categoría D para la que se establece un periodo de ciento veinte días.
- d) Categoría A, para la que no se especifica un intervalo, categoría B para la que se establece un periodo de diez días, categoría C para la que se establece un periodo de ciento veinte días y categoría D para la que se establece un periodo de tres meses.

14. Los certificados de aeronavegabilidad, de acuerdo con lo establecido en la Subparte H del Anexo I al Reglamento (UE) nº 748/2012, se dividen en certificados de aeronavegabilidad y certificados de aeronavegabilidad restringidos. Indique en relación con su clasificación cuál de las siguientes afirmaciones es correcta:

- a) Los certificados de aeronavegabilidad restringidos se conceden a aeronaves que muestran conformidad con un certificado de tipo emitido de conformidad con la Parte 21.
- b) Los certificados de aeronavegabilidad se conceden a aeronaves que muestran conformidad con un certificado de tipo emitido de conformidad con la Parte 21.
- c) Los certificados de aeronavegabilidad se conceden a aeronaves que hayan demostrado a EASA su conformidad con las especificaciones concretas de aeronavegabilidad para garantizar la seguridad.
- d) Los certificados de aeronavegabilidad restringidos se conceden a aeronaves que hayan demostrado a la AESA su conformidad con las especificaciones concretas de aeronavegabilidad para garantizar la seguridad.

15. Un operador que explote un avión en operaciones de transporte aéreo comercial para las que se requiere una aprobación para realizar operaciones de alcance extendido (ETOPS), deberá cumplir con los siguientes anexos del Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre:

- a) Los Anexos III (Parte ORO), VIII (Parte SPO) y V (Parte SPA).
- b) Los Anexos II (Parte ARO), IV (Parte CAT) y V (Parte SPA).
- c) Los Anexos III (Parte ORO), IV (Parte CAT) y V (Parte SPA).
- d) Los Anexo II (Parte ARO), VIII (Parte SPO) y V (Parte SPA).

16. En el Anexo III del Reglamento (UE) nº 1321/2014 de la Comisión de 26 de noviembre, se define la licencia de mantenimiento de aeronaves. Indique cuál de las siguientes afirmaciones es correcta:

- a) Las categorías que se pueden incluir en una licencia de mantenimiento de aeronaves son A, B1, B2 y C exclusivamente.
- b) La categoría B1 se subdivide a su vez en las subcategorías B1.1, B1.2, B1.3 y B1.4.
- c) La categoría B2 se subdivide a su vez en las subcategorías B2.1, B2.2, B2.3 y B2.4.
- d) La categoría C incluye las categorías A, B1 y B2.

17. De acuerdo con lo indicado en el requisito ORO.FTL.105 del Anexo III al Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión se define actividad como:

- a) Cualquier tarea que desempeña un miembro de la tripulación para el operador, incluido la actividad de vuelo, trabajo administrativo, dar o recibir entrenamiento y verificación, posicionamiento, y algunos elementos de la imaginaria.
- b) Período que comienza cuando un miembro de la tripulación es requerido para presentarse al servicio, que incluye un sector o una serie de sectores, y termina cuando el avión se detiene completamente y se apagan los motores, al final del último sector en el que la persona actúa como miembro de la tripulación operativa.
- c) Período de tiempo definido y notificado previamente durante el cual el miembro de la tripulación debe estar a disposición del operador para que le asigne un vuelo, posicionamiento u otra actividad, sin que medie un período de descanso.
- d) Desplazamiento de un tripulante que no es miembro de la tripulación operativa de un lugar a otro, siguiendo instrucciones del operador.

18. De acuerdo con lo indicado en el Anexo al Reglamento (CE) nº 2111/2005 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de diciembre relativo al establecimiento de una lista comunitaria de las compañías aéreas sujetas a una prohibición de explotación en la Comunidad y a la información que deben recibir los pasajeros aéreos sobre la identidad de la compañía operadora, cuál de los siguientes es uno de los criterios comunes para imponer una prohibición de explotación a una compañía aérea:

- a) Pruebas verificadas de deficiencias graves en materia de seguridad por parte de una compañía aérea.
- b) Un plan de acción correctiva inadecuado o insuficiente presentado en respuesta a una deficiencia grave identificada en materia de seguridad.
- c) El certificado del operador aéreo no ha sido emitido por la autoridad responsable del Estado en el que la compañía tiene su centro de actividad principal.
- d) La falta de transparencia o comunicación adecuada y oportuna por parte de una compañía aérea en respuesta a una investigación de la autoridad de aviación civil de un Estado miembro en relación con la seguridad de su explotación.

19. Señale cuál de las siguientes afirmaciones es correcta en relación con la Guía de pruebas de calificación, en adelante QTG, de un dispositivo de simulación de vuelo (FSTD):

- a) La QTG debe elaborarla el operador del FSTD en base a la Máster QTG.
- b) La Máster QTG es la QTG resultante del procedimiento de evaluación inicial, y es aprobada por la Autoridad.
- c) Para el mantenimiento de la calificación de un FSTD se deben repetir cada 24 meses el conjunto completo de pruebas de la QTG.
- d) Para el mantenimiento de la calificación de un FSTD se deben repetir cada 36 meses el conjunto completo de pruebas de la Máster QTG.

20. Se requiere una aprobación para realizar operaciones en espacio aéreo con separación mínima vertical reducida (RVSM) regulada en el Anexo V (Parte SPA) del Reglamento (UE) nº 965/2012 bajo las siguientes condiciones:

- a) Todo tipo de operaciones, comerciales y no comerciales, realizadas en espacio aéreo designado donde se aplique la separación mínima vertical de 300 metros entre el nivel de vuelo FL290 y FL410.
- b) En el caso de operaciones de transporte aéreo comercial realizadas en espacio aéreo designado donde se aplique la separación mínima vertical de 300 metros entre el nivel de vuelo FL290 y FL410.
- c) Todo tipo de operaciones, comerciales y no comerciales, realizadas en espacio aéreo designado donde se aplique la separación mínima vertical de 300 pies (ft) entre el nivel de vuelo FL290 y FL410.
- d) En el caso de operaciones de transporte aéreo comercial realizadas en espacio aéreo designado donde se aplique la separación mínima vertical de 300 pies (ft) entre el nivel de vuelo FL290 y FL410.

21. Cuáles son los parámetros operacionales que cumple el sistema de posicionamiento global (GPS) que permiten utilizarlo como medio suplementario de navegación para una fase de vuelo:

- a) Continuidad e integridad.
- b) Exactitud y continuidad.
- c) Disponibilidad y exactitud.
- d) Exactitud e integridad.

22. Las atribuciones de los titulares de un certificado de miembro de tripulación de cabina de pasajeros, son:

- a) Actuar sin remuneración como piloto al mando.
- b) Actuar como piloto al mando de la aeronave en transporte aéreo comercial.
- c) Actuar como miembro de la tripulación de la cabina de pasajeros en operaciones de transporte aéreo comercial.
- d) Actuar como personal del servicio de información de vuelo en aeródromos en los que se realicen operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros.

23. Conforme a lo recogido en la normativa aplicable a la operación de aeronaves civiles pilotadas por control remoto (RPAS), las aeronaves civiles pilotadas por control remoto con una masa máxima al despegue superior a 25 kg:

- a) Están exceptuadas de los requisitos de inscripción en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles.
- b) No están exceptuadas de la obtención del certificado de aeronavegabilidad previsto en el artículo 36 de la Ley 48/1960 de navegación aérea.
- c) Los pilotos de estas aeronaves deberán estar en posesión de un certificado médico que se ajuste a lo previsto en el apartado MED.B.095.
- d) Pueden realizar operaciones especializadas en espacio aéreo controlado presentando únicamente la correspondiente comunicación previa.

24. La emisión de certificados de ruido a cualquier persona física o jurídica a cuyo nombre esté matriculada o vaya a matricularse una aeronave en un Estado miembro se regula en:

- a) La Subparte C del Anexo I al Reglamento (UE) 748/2012.
- b) La Subparte E del Anexo I al Reglamento (UE) 748/2012.
- c) La Subparte I del Anexo I al Reglamento (UE) 748/2012.
- d) La Subparte J del Anexo I al Reglamento (UE) 748/2012.

25. Los derechos de tráfico derivados de acuerdos de servicios de transporte aéreo con terceros Estados que no prevean limitaciones en el número de derechos de tráfico o en el número de compañías aéreas que pueden operarlos,

- a) Serán libremente ejercidos por las compañías aéreas que reúnan las condiciones establecidas en el acuerdo suscrito, sin necesidad de autorización previa de su programa de operaciones.
- b) Serán libremente ejercidos por las compañías aéreas que reúnan las condiciones establecidas en el acuerdo suscrito, previa autorización de su programa de operaciones por la Dirección General de Aviación Civil.
- c) Serán libremente ejercidos por las compañías aéreas que reúnan las condiciones establecidas en el acuerdo suscrito, previa autorización de su programa de operaciones por la Agencia Europea de Seguridad Aérea.
- d) Serán libremente ejercidos por las compañías aéreas que reúnan las condiciones establecidas en el acuerdo suscrito, previa autorización de su programa de operaciones por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

26. El Real Decreto 1392/2007, de 29 de octubre, tiene por objeto regular el régimen de acreditación de:

- a) Las compañías aéreas europeas que pretendan iniciar, continuar o reanudar operaciones aéreas comerciales en España.
- b) Las compañías aéreas de terceros países que pretendan iniciar, continuar o reanudar operaciones aéreas comerciales en España.
- c) Las compañías aéreas españolas que pretendan iniciar, continuar o reanudar operaciones aéreas comerciales en España.
- d) Las compañías aéreas españolas y europeas que pretendan iniciar, continuar o reanudar operaciones aéreas comerciales en España.

27. Señala la respuesta correcta:

- a) En España no se han establecido hasta el momento rutas aéreas en las que deba darse cumplimiento a Obligaciones de Servicio Público por parte de los operadores.
- b) El establecimiento de rutas bajo Obligaciones de Servicio Público se rige por las disposiciones del Reglamento (CE) nº 216/2008.
- c) Un Estado Miembro de la Unión Europea puede limitar la prestación de los servicios aéreos regulares a una sola compañía aérea comunitaria durante un periodo máximo de cinco años, si la obligación de servicio público se impone en una ruta a un aeropuerto que dé servicio a una región ultraperiférica.

- d) Las Obligaciones de Servicio Público en Europa pueden determinar las frecuencias y horarios en ciertas rutas aéreas europeas, sin embargo no se pueden limitar las tarifas al estar el mercado europeo completamente liberalizado.

28. Según el Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de septiembre de 2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, las compañías aéreas pueden fijar libremente las tarifas de los servicios aéreos intracomunitarios:

- a) Por tanto, la compañía aérea puede fijar tarifas distintas según lugar de establecimiento del agente de viajes en el interior de la Comunidad Europea.
- b) Por tanto, la compañía aérea puede fijar tarifas distintas según la nacionalidad del cliente.
- c) Por tanto, la compañía aérea puede fijar tarifas distintas según el lugar de residencia del cliente.
- d) Sin embargo, la compañía aérea puede ver limitada esa libertad en rutas aéreas en las que se hayan impuesto obligaciones de servicio público.

29. No es ámbito de aplicación de la Circular aeronáutica 3/2006, de 10 de noviembre, por la que se regula el arrendamiento de aeronaves entre compañías aéreas, sin inscripción en el Registro de Matrícula de Aeronaves:

- a) El arrendamiento de aeronaves con tripulación pertenecientes a otras compañías aéreas, conocido en el sector aeronáutico como «wet lease in», españolas o de otros Estados.
- b) El arrendamiento de aeronaves con fines de trabajos aéreos u otras actividades de aviación civil distintas del transporte aéreo comercial.
- c) El arrendamiento de aeronaves españolas con tripulación a compañías aéreas de otros Estados, o «wet lease out».
- d) El arrendamiento de aeronaves sin tripulación pertenecientes a otras compañías aéreas, o «dry lease in», españolas o de otros Estados.

30. En las subvenciones al transporte aéreo de residentes no peninsulares la cuantía legalmente establecida de la bonificación para los trayectos no interinsulares es del 50%. Por tanto:

- a) El pasajero residente abona el 50% del billete completo y la compañía aérea liquida con la Administración el 50% restante.
- b) El pasajero residente abona el 50% de la tarifa aérea y el 100% de cualquier otro concepto y la compañía aérea liquida con la Administración el 50% restante de la tarifa aérea.
- c) El pasajero residente abona el billete completo y se le reintegra el 50% del billete en su declaración de la renta.
- d) El pasajero residente abona el billete completo y se le reintegra el 50% de la tarifa aérea en su declaración de la renta.

31. El programa SESAR:

- a) Forma parte del Cielo único europeo como pilar de desarrollo tecnológico.
- b) Es un consorcio de empresas constituido por miembros del A6 y asociaciones de aerolíneas y aeropuertos.
- c) Es una iniciativa reglamentaria de la Unión Europea que tiene el objetivo fundamental de reestructurar el sistema de gestión de la navegación aérea.
- d) Es una iniciativa impulsada por la Comisión Europea para dar solución a problemas como la reducción de las emisiones de carbono.

32. ¿Bajo qué normativa se regula la certificación de proveedores de servicios de navegación aérea en Europa?:

- a) El Reglamento de ejecución nº 1035/2011.
- b) El Reglamento de ejecución nº 1034/2011.
- c) El Reglamento (UE) nº 923/2012.
- d) El Reglamento (UE) nº 552/2004.

33. En España, ¿quién es la Autoridad encargada de realizar la verificación del cumplimiento de los requisitos comunes y esenciales para la certificación de proveedores de servicios de navegación aérea?:

- a) DGAC.
- b) Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea.
- c) AESA.
- d) EASA.

34. ¿Para qué clase de Espacio Aéreo, de acuerdo a SERA.6001, sólo se permiten vuelos IFR?:

- a) Clase A.
- b) Clase B.
- c) Clase C.
- d) Clase D.

35. En relación con los procedimientos de navegación aérea de aproximación y salida, ¿cuál es el significado del acrónimo SID?:

- a) Salida normalizada por instrumentos.
- b) Llegada normalizada por instrumentos.
- c) Carta de aproximación visual.
- d) Carta de aproximación por instrumentos.

36. ¿Cuál de las siguientes instalaciones radioeléctricas aeronáuticas debe elegirse si se quiere diseñar un procedimiento de aproximación de precisión?:

- a) LOC.

- b) VOR.
- c) ILS.
- d) NDB.

37. Dentro del concepto PBN, la especificación RNAV:

- a) Especificación para la navegación basada en la navegación de área que no incluye el requisito de vigilancia y alerta de la performance a bordo.
- b) Especificación para la navegación basada en la navegación de área que no incluye el requisito de navegación y vigilancia de la performance a bordo.
- c) Especificación para la navegación basada en la navegación de área que incluye el requisito de navegación y vigilancia de la performance a bordo.
- d) Especificación para la navegación basada en la navegación de área que incluye el requisito de alerta y vigilancia de la performance a bordo.

38. ¿A cuáles de los siguientes principios se ajusta el concepto de utilización flexible del espacio aéreo?:

- a) La reserva de espacio aéreo para uso exclusivo o específico de determinadas categorías de usuarios tendrá carácter temporal, se aplicará sólo durante períodos de tiempo limitados en función de la utilización real y se prescindirá de ella en cuanto cese la actividad que la haya motivado.
- b) Las dependencias y usuarios de servicios de tránsito aéreo no podrán hacer uso posible del espacio aéreo disponible.
- c) La coordinación entre las autoridades civiles y militares se organizará sólo a nivel táctico mediante el establecimiento de acuerdos.
- d) La reserva de espacio aéreo para uso exclusivo o específico de determinadas categorías de usuarios puede tener carácter permanente.

39. ¿Qué organización ha sido nominada como Gestor de Red por la Comisión Europea?:

- a) EASA.
- b) CEAC.
- c) AESA.
- d) Eurocontrol.

40. El servicio de control de tránsito aéreo se divide en:

- a) Servicio de control de área y control de aeropuerto.
- b) Servicio de control de aproximación y control del área de maniobras.
- c) Servicio de control de área, de aproximación y de aeródromo.
- d) Servicio de control de obstáculos, de aeropuerto y del área de maniobras.

41. El Sistema Automatizado de Control de Tránsito Aéreo:

- a) Se encarga de la gestión del control de tráfico aéreo.
- b) Se encarga de la gestión de la información aeronáutica.
- c) Se encarga de la gestión y supervisión de las ayudas a la navegación aérea.
- d) Se encarga de la supervisión de los tiempos de actividad y descanso de los controladores aéreos.

42. En relación con el Sistema Cospas-Sarsat:

- a) Consta de dos segmentos: segmento espacial y segmento terrestre.
- b) El uso del segmento espacial es gratuito para situaciones de emergencia.
- c) Fue desarrollado bajo un acuerdo de cooperación (MOU) entre las agencias espaciales de EEUU y la antigua Unión Soviética.
- d) Ofrece la disponibilidad del sistema para EEUU, Francia y Canadá.

43. El sistema de navegación aérea convencional VOR proporciona al piloto la siguiente información:

- a) Radial en el que se encuentra la aeronave respecto a una dirección de referencia.
- b) Dirección en la que se encuentra el radiofaro no direccional respecto de la aeronave.
- c) Distancia oblicua desde la aeronave al transpondedor de tierra.
- d) Guiado horizontal para hacer una aproximación de precisión.

44. La autoridad encargada para la atribución de códigos de interrogador Modo S es:

- a) EASA.
- b) CEAC.
- c) Eurocontrol.
- d) DGAC.

45. El Reglamento de ejecución (UE) nº 391/2013 establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea y establece que:

- a) Los costes no incluirán los gastos administrativos generales y la formación asignados a estos servicios.
- b) Los costes no incluirán los estudios, los ensayos y pruebas asignados a estos servicios.
- c) Los ingresos obtenidos se utilizarán para financiar las actividades comerciales de los proveedores de servicios de navegación aérea.
- d) Los costes determinados de los servicios de navegación aérea de ruta se financiarán a través de tasas de ruta impuestas a los usuarios de los servicios de navegación aérea.

46. El Real Decreto 1001/2010 establece o regula:

- a) La prestación de servicios de tránsito aéreo.
- b) El procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo.
- c) Los tiempos de actividad y descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo.

- d) La licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo.
47. ¿En qué ley se establece el marco jurídico aplicable a la red de aeropuertos de interés general de AENA SME, S.A. y se define el DORA como instrumento básico de definición de las condiciones mínimas necesarias para garantizar la adecuada prestación de los servicios aeroportuarios básicos de la red de aeropuertos de AENA SME,S.A.?:
- a) Ley 21/2003.
 - b) Ley 9/2010.
 - c) Ley 18/2014.
 - d) Ley 39/2015.
48. La elaboración de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general, de acuerdo a lo establecido en el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, se realizará por:
- a) El ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (actual AENA SME, S.A.).
 - b) DGAC.
 - c) AESA.
 - d) La Secretaria General Técnica del Ministerio de Fomento.
49. ¿En qué documento, de acuerdo a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, se evalúa la integración de los aspectos ambientales en el proyecto y determina las condiciones que deben establecerse para la adecuada protección del medio ambiente y de los recursos naturales durante la ejecución y la explotación y, en su caso, el desmantelamiento o demolición del proyecto?:
- a) Informe de impacto ambiental.
 - b) Declaración de impacto ambiental.
 - c) Estudio de impacto ambiental.
 - d) Informe ambiental estratégico.
50. ¿Qué emisores o receptores acústicos quedan sujetos a las prescripciones de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido?:
- a) Las actividades domésticas o los comportamientos de los vecinos, cuando la contaminación acústica producida por aquéllos se mantenga dentro de límites tolerables de conformidad con las ordenanzas municipales y los usos locales.
 - b) Las actividades militares.
 - c) La actividad laboral, respecto de la contaminación acústica producida por ésta en el correspondiente lugar de trabajo.
 - d) Las edificaciones en su calidad de receptores acústicos.
51. En el caso de que AESA, de acuerdo al artículo 4, apartado 3º, del Reglamento (UE) nº 216/2008, conceda exención de la obligación de certificación a algún aeródromo que no gestione más de 10.000 pasajeros al año y no gestione más de 850 movimientos al año relacionados con operaciones de carga, ¿qué es lo que tendría que hacer el aeródromo?:

- a) Cumplir con su Manual de Aeródromo.
- b) Someterse al proceso de verificación de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 862/2009.
- c) Acreditar a AESA el cumplimiento del Anexo 14 de la OACI.
- d) Comunicar al AIS los datos del aeródromo para su publicación en la AIP.

52. Para garantizar la aplicación uniforme de los requisitos comunes establecidos en la Reglamentación, EASA ha desarrollado normativa técnica y material guía. ¿Qué término se utiliza para significar las normas no obligatorias adoptadas por EASA con el fin de ilustrar los medios que permiten establecer la conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008 y sus disposiciones de aplicación?:

- a) Especificación de certificación.
- b) Medios aceptables de desviación.
- c) Medios alternativos de cumplimiento.
- d) Medios aceptables de cumplimiento.

53. ¿Dónde debería estar la zona libre de obstáculos de una pista?:

- a) En el extremo de la zona de toma de contacto.
- b) A continuación de la franja, a lo largo de todo su perímetro.
- c) En el extremo del recorrido de despegue disponible.
- d) En el extremo de la RESA.

54. Un aeropuerto está planificando la construcción de una nueva pista, paralela a la ya existente, y definir operaciones simultáneas en ambas pistas. ¿Cuál de los siguientes factores no es necesario tener en cuenta?:

- a) Afecciones medioambientales.
- b) Falta de familiaridad de los pilotos con los procedimientos en los aeródromos en los que hay una elevada proporción de vuelos no regulares.
- c) Mínimos de operación del procedimiento de aproximación para cada pista por separado.
- d) Incremento de aproximaciones frustradas en la pista de aterrizaje cuando se hacen salidas.

55. En los procedimientos de visibilidad reducida, ¿cuál es el significado del acrónimo RVR?

- a) Luces de zona de toma de contacto.
- b) Alcance visual en pista.
- c) Área de guía vectorial radar.
- d) Estado de la superficie de la pista.

56. ¿De qué fases, numeradas en orden, consta el procedimiento de autorización de un aeródromo de uso restringido cuya competencia no sea de las Comunidades Autónomas?:

- a) 1º. Compatibilidad de espacio aéreo. 2º. Establecimiento de servidumbres. 3º Autorización de establecimiento. 4º Publicación AIP.
- b) 1º. Tramitación ambiental. 2º Compatibilidad de espacio aéreo. 3º Establecimiento de servidumbres. 4º Autorización de apertura.
- c) 1º. Compatibilidad de espacio aéreo. 2º. Tramitación ambiental. 3º Autorización de establecimiento. 4º Autorización de apertura.
- d) 1º. Compatibilidad de espacio aéreo. 2º. Tramitación ambiental. 3º Autorización de establecimiento. 4º Publicación AIP.

57. En la Declaración de Seguridad de los envíos de carga aérea (CSC) debe figurar el estatus de seguridad de dicho envío; en este sentido, ¿qué significan las siglas SPX?:

- a) El envío es seguro para aeronaves de pasajeros, de carga y de correo.
- b) El envío es seguro para aeronaves de carga y de correo exclusivamente.
- c) El envío es seguro para aeronaves de pasajeros de carga y de correo de acuerdo a los requisitos aplicables a la carga considerada como de Alto riesgo.
- d) El envío es seguro para aeronaves de carga exclusivamente.

58. El Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (PNS) en vigor no es de aplicación en:

- a) Todos los aeropuertos nacionales, helipuertos e instalaciones de navegación aérea incluidas en recinto aeroportuario;
- b) Todos los operadores, incluyendo compañías aéreas, que presten servicios en los aeropuertos nacionales.
- c) Las Bases Aéreas que reciban eventualmente tráfico civil.
- d) Todos los aeropuertos nacionales, helipuertos e instalaciones de navegación aérea no incluidas en recintos aeroportuarios.

59. En España, ¿cuál es el órgano competente de la Administración General del Estado, responsable de la coordinación y seguimiento del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (Autoridad competente)?

- a) El Secretario General de Transporte del Ministerio de Fomento.
- b) El Secretario de Estado de Seguridad del Ministerio del Interior.
- c) El Secretario de Estado de Defensa.
- d) El Ministro del Interior.

60. Según lo especificado en el Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, los pasajeros en tránsito y su equipaje de mano podrán quedar exentos de inspección cuando:

- a) Permanezcan a bordo de la aeronave.
- b) Se mezclen con los pasajeros en espera de embarcar, ya inspeccionados.
- c) Cuando provengan de Estados contratantes que cumplan el Anexo 17 de la OACI.
- d) No llevan equipaje de bodega.

61. Los Sistemas de Gestión de Seguridad (SMS) se centran en la mejora de:

- a) Los sistemas estatales para la seguridad.
- b) Aspectos humanos y de organización.
- c) Recursos de supervisión de la seguridad por la autoridad.
- d) La seguridad ocupacional y laboral.

62. Los Sistemas de Gestión de Seguridad (SMS):

- a) Facilitan la toma de decisiones en materia de seguridad aérea a nivel estatal.
- b) Se apoyan en información aportada por los principales actores del sector aéreo.
- c) Corresponden a la autoridad y organismos públicos.
- d) Identifican y gestionan deficiencias de seguridad y peligros.

63. Los planes de supervisión de la autoridad nacional de supervisión:

- a) Se limitan al cumplimiento normativo.
- b) Establecen mecanismos de priorización.
- c) Se centran en las áreas de riesgo.
- d) Se establecen en función de la duración de los planes de vigilancia continua.

64. La CEANITA en los análisis de sucesos:

- a) Trabaja conjuntamente con CIAIAC en el ejercicio de sus responsabilidades.
- b) Presta asesoramiento y colaboración a AESA y al Ejército del Aire.
- c) Establece responsabilidades de las personas implicadas.
- d) Descarta los reportes de los individuos, frente a los de las organizaciones.

65. ECCAIRS es una base de datos de:

- a) Sucesos y accidentes.
- b) Recomendaciones de seguridad.
- c) Exclusivamente incidentes en el espacio aéreo europeo.
- d) Operaciones a nivel europeo.

66. En el ámbito del sector aéreo, la competencia para la propuesta de calificación de los aeropuertos civiles y la elaboración de la propuesta de autorización para el establecimiento y las modificaciones estructurales o funcionales de los aeropuertos de interés general corresponde a:

- a) La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).
- b) La Dirección General de Aviación Civil (DGAC).
- c) La Sociedad Mercantil Estatal AENA S.A.
- d) La Comisión interministerial de Defensa y Fomento (CIDEFO).

67. Señalar cuál de las siguientes competencias no está atribuida a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

- a) La gestión del registro de matrícula de aeronaves.
- b) La inspección aeronáutica, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 21/2003.
- c) La autorización, acreditación e inspección a personas físicas y jurídicas para su actuación como entidades colaboradoras en materia de inspección aeronáutica.
- d) La negociación de convenios internacionales de transporte aéreo.

68. Tras ratificarse el Convenio de Chicago, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) abandonó el carácter provisional de la OPACI y pasó a ser oficialmente la OACI en el año:

- a) 1944.
- b) 1947.
- c) 1939.
- d) 1948.

69. ¿En qué anexo del Convenio de Chicago se desarrollan las provisiones relacionadas con los aeródromos?:

- a) En el Anexo 8.
- b) En el Anexo 14.
- c) En el Anexo 15.
- d) En el Anexo 1.

70. Acorde al Plan Mundial de Navegación aérea de edición 2016, ¿cuál es la prioridad principal de implantación?

- a) La gestión de afluencia de tránsito aéreo (ATFM).
- b) Las operaciones de ascenso continuo.
- c) Las capacidades de secuenciación de pistas.
- d) La navegación basada en la performance (PBN).

71. En lo relativo a la matriculación de aeronaves, el Convenio de Chicago establece:

- a) Que la matriculación puede realizarse libremente por el propietario de la aeronave.
- b) Que la matriculación o transferencia de matrícula de aeronaves en un estado contratante se efectuará de acuerdo con sus leyes y reglamentos.
- c) Que el Estado de la compañía operadora es el responsable de la matriculación de la aeronave.
- d) La matriculación de aeronaves no es ámbito de aplicación del Convenio de Chicago.

72. Eurocontrol es una organización intergubernamental cuya estructura de gobierno se basa en:

- a) Dos órganos de gobierno, la Comisión y el Consejo provisional; y un órgano ejecutivo, la Agencia.
- b) Un único órgano de gobierno, la Comisión y un órgano ejecutivo, el Consejo.

- c) Dos órganos de gobierno que actúan de manera complementaria, el Consejo Rector y la Asamblea.
- d) Un único órgano decisorio, el Comité Ejecutivo.

73. El objetivo fundamental del Reglamento (CE) nº 216/2008 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, es establecer y mantener un nivel elevado y uniforme de seguridad en la aviación civil en Europa. Por otra parte, el Reglamento establece una serie de objetivos adicionales entre los que no se encuentra:

- a) Garantizar un nivel elevado y uniforme de protección medioambiental.
- b) Facilitar la libre circulación de mercancías, personas y servicios.
- c) Fomentar la rentabilidad en los procesos de reglamentación y de certificación y evitar duplicaciones en los niveles nacional y europeo.
- d) Ofrecer igualdad de condiciones a todos los agentes del mercado internacional de la aviación, en todo el mundo.

74. El Reglamento (CE) nº 216/2008 se aprueba bajo conformidad de:

- a) La Comisión y el Comité de las Regiones.
- b) El Parlamento Europeo y el Consejo.
- c) El Comité de las Regiones.
- d) La Comunidad Europea.

75. Entre uno de los medios que se crean para el cumplimiento de los objetivos establecidos en el Reglamento (CE) nº 216/2008 es:

- a) El establecimiento de la Agencia Europea de Seguridad de la Aviación (EASA).
- b) El libre movimiento de personas, mercancías y servicios.
- c) La asistencia a los Estados Miembros.
- d) La no necesidad del reconocimiento mutuo.

76. Las aeronaves ultraligeras pueden operar en el espacio aéreo siempre que:

- a) La altura de vuelo sea superior a 300 metros sobre tierra o agua.
- b) Sea dentro de zonas urbanas y aglomeraciones de personas.
- c) Sea fuera de espacio aéreo controlado, restringido, prohibido o zonas peligrosas activas.
- d) Sea en condiciones de vuelo visual nocturno.

77. Entre las aeronaves que están incluidas en el ámbito de aplicación del Reglamento de matriculación de aeronaves civiles están:

- a) Los ultraligeros y las aeronaves históricas.
- b) Los parapentes motorizados.
- c) Las aeronaves militares.
- d) Las alas delta y otras alas de vuelo libre.

78. El Convenio sobre aviación civil internacional firmado en Chicago en 1944 se divide en:

- a) Un preámbulo y tres partes: Navegación Aérea, La Organización de Aviación Civil Internacional y Transporte Aéreo internacional.
- b) Un preámbulo y cuatro partes: Navegación Aérea, La Organización de Aviación Civil Internacional, Transporte Aéreo internacional y Disposiciones Finales.
- c) Un preámbulo y tres partes: La Organización de Aviación Civil Internacional, Transporte Aéreo internacional y Disposiciones Finales.
- d) Un preámbulo y cuatro partes: La Organización de Aviación Civil Internacional, Transporte Aéreo internacional, Reconocimiento de certificados y licencias y Disposiciones Finales.

79. De acuerdo con lo previsto en el Anexo 8 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y en relación con el mantenimiento de la aeronavegabilidad, todos los Estados contratantes deben establecer el tipo de información que deben comunicar los explotadores, las entidades responsables del diseño de tipo y las entidades de mantenimiento a las autoridades encargadas de la aeronavegabilidad para:

- a) Las aeronaves cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 5 700 kg y los helicópteros de más de 3 175 kg.
- b) Todos los tipos de aeronaves a los que resulta de aplicación el Anexo 8.
- c) Las aeronaves cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 3175 kg.
- d) Los aviones cuya masa máxima certificada de despegue sea superior a 3175 kg.

80. El Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo establece los requisitos esenciales en materia de aeronavegabilidad en:

- a) Su Anexo I.
- b) Su Anexo II.
- c) Su Anexo III.
- d) Su Anexo IV.