

Anexo 2

Pruebas para la obtención de títulos de Técnico y Técnico Superior

MODELO PARA LA ELABORACIÓN DE LAS PRUEBAS

Convocatoria correspondiente al curso 2021-2022

(Resolución de 3 de diciembre de 2021 de la Dirección General de Educación Secundaria, Formación Profesional y Régimen Especial)

| DATOS DEL ALUMNO | | | FIRMA |
|--------------------------------------|--|--------|-------|
| APELLIDOS: | | | |
| Nombre: | D.N.I. N.I.E. o Pasaporte: | Fecha: | |
| Código del ciclo: (1) MAV 303 | Denominación completa del título: (1) TÉCNICO SUPERIOR EN MANTENIMIENTO DE AVIÓNICA | | |
| Clave o código del módulo: (1) 04 | Denominación completa del módulo profesional: (1) LEGISLACIÓN Y ORGANIZACIÓN DEL MANTENIMIENTO. | | |

| INSTRUCCIONES GENERALES PARA LA REALIZACIÓN DE LA PRUEBA |
|---|
| <p>Tiempo máximo: 55 minutos</p> <p>Para la realización de la prueba, el examinado necesitará bolígrafo negro o azul.</p> <p>Los asistentes, no podrán realizar consultas de ningún tipo entre ellos durante la prueba.</p> <p>El test se contestará en la hoja de respuestas entregada por el profesor.</p> <p>Todas las hojas se devuelven una vez finalizada la prueba.</p> <p>El incumplimiento de alguna de las instrucciones dadas, hace que se anule el examen.</p> |
| CRITERIOS DE CALIFICACIÓN Y VALORACIÓN |
| <p>La prueba consistirá en la realización de un test de 25 preguntas con 3 posibles alternativas de respuesta.</p> <p>La puntuación de las preguntas será la siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pregunta contestada correctamente.....0.4 puntos - Pregunta no contestada..... 0 puntos - Pregunta contestada incorrectamente..... - 0.2puntos <p>La puntuación máxima de la prueba son 10 puntos.</p> <p>La puntuación final es un número de 1 a 10 sin decimales.</p> <p>Las notas superiores a 5 puntos con decimales, se redondean a la unidad inmediatamente superior si las décimas son iguales o superiores a 5. En los demás casos se redondea a la unidad inmediatamente inferior.</p> <p>Las notas inferiores a 5 puntos con decimales, en todos los casos, se redondean a la unidad inmediatamente inferior.</p> |

(1) Consígnense las denominaciones exactas y los códigos reflejados en el anexo 1.a o 1.b de las presentes instrucciones.

| CALIFICACIÓN |
|--------------|
| |



La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 1276442628931309330801

1. El convenio sobre Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago es:
 - a. Es la norma fundamental del Derecho Aéreo en cualquiera de sus ámbitos.
 - b. Es un Real Decreto.
 - c. Es un Decreto.

2. La OACI (ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL) está constituida por dos órganos representativos:
 - a. Una secretaria, una dirección.
 - b. Órgano soberano, la Asamblea, un órgano rector, el Consejo.
 - c. Órgano soberano la asamblea, un órgano rector, la secretaría.

3. ¿Cuál es el objetivo de la OACI?
 - a. Establecer procedimientos de instrucción del mantenimiento.
 - b. Desarrollar los principios y la técnica de la aviación aérea internacional y fomentar la formulación de planes.
 - c. Elaborar todos los informes requeridos por la normativa del artículo 45.

4. En España las competencias sobre aviación civil corresponden a:
 - a. Ministerio de Defensa
 - b. Ministerio de Fomento
 - c. Direcciones generales

5. Entre las funciones de la AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) española, está:
 - a. La ordenación, supervisión e inspección de la seguridad del transporte aéreo y de los sistemas de navegación aérea y de seguridad aeroportuaria y control de productos aeronáuticos, de actividades aéreas y del personal aeronáutico.
 - b. Coordinación de actuaciones que corresponden al ministerio de Fomento.
 - c. Formulación de propuestas sectoriales y políticas de aviación civil.

6. En España, ¿a quién compete el ejercicio de las potestades inspectoras y sancionadoras en materia de aviación civil?
 - a. DGAC.
 - b. AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) española.
 - c. Ministerio de Fomento.

7. En España, ¿quién es la máxima representación del departamento ante organismos nacionales e internacionales relacionados con aviación civil?
 - a. DGAC.
 - b. AESA española.
 - c. EASA.

| DATOS DEL ASPIRANTE | | | FIRMA |
|---------------------|----------------------------|--------|-------|
| APELLIDOS: | | | |
| Nombre: | D.N.I. N.I.E. o Pasaporte: | Fecha: | |

8. ¿Cuál es el objetivo principal de la normativa común europea sobre aviación civil?
 - a. Que todos los Estados miembros mantengan la ley y el orden en la aviación civil de su país, independientemente del resto.
 - b. Lograr una uniformidad en Europa en las leyes civiles sobre aviación.
 - c. Establecer y mantener un nivel elevado y uniforme de seguridad de la aviación civil en Europa.

9. Los códigos JAR son:
 - a. Códigos establecidos en cada aeropuerto que varían dependiendo de la zona geográfica.
 - b. Normativas aplicables únicamente a los TMA
 - c. Recopilación de normas que refieren a un tema aeronáutico.

10. En el Reglamento CE nº 2042/2003 de la Comisión, relativo al mantenimiento, se aprueba lo siguiente:
 - a. Anexo I. Parte M Requisitos para el Mantenimiento de la Aeronavegabilidad. solamente.
 - b. Anexo II. Parte 145: Requisitos para Organizaciones de Mantenimiento aprobadas y Anexo III. Parte 66 requisitos para el personal certificador, solamente.
 - c. Anexo I. Parte M: Requisitos para el Mantenimiento de la Aeronavegabilidad. Anexo II. Parte 145: Requisitos para Organizaciones de Mantenimiento aprobadas. Anexo III. Parte 66: Requisitos para el Personal Certificador. Anexo IV. Parte 147: Requisitos para Organizaciones de Formación de Mantenimiento.

11. ¿Qué deberá contener un programa de mantenimiento de una aeronave?
 - a. La frecuencia de todas las tareas de mantenimiento que deban realizarse.
 - b. Los componentes y piezas de que se compone la aeronave.
 - c. Los datos técnicos del proceso de certificación de la aeronave.



12. En el caso de que el propietario de la aeronave contrate los trabajos asociados al mantenimiento de la aeronavegabilidad a una organización.
- Se transfiere la responsabilidad del desempeño correcto de dichas tareas si contrata con una Organización Aprobada de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad.
 - Se transfiere la responsabilidad del desempeño correcto de dichas tareas si contrata con una Organización Aprobada de Mantenimiento.
 - No se transfiere la responsabilidad del desempeño correcto de dichas tareas, aunque contrate con una Organización Aprobada de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad.
13. De acuerdo con las reglas establecidas en la Parte M, ¿Qué deberá contener el registro técnico del operador?
- Información sobre cada vuelo, necesaria para garantizar la seguridad continuada del vuelo.
 - La tarjeta de registro del módulo del motor.
 - El estado de los componentes con vida limitada.
14. Una Organización de Mantenimiento aprobada según la Subparte F de la Parte M, ¿A qué tipo de aeronaves puede realizar el Mantenimiento?
- A un helicóptero monomotor utilizado sólo en lucha contra incendios y fumigación.
 - A un helicóptero monomotor utilizado en transporte aéreo comercial.
 - A un helicóptero bimotor.
15. De acuerdo con la Parte M, los “Informe de Anomalías”, ¿Para qué sirven?
- Para que cualquier persona u organización que sea responsable notifique los accidentes.
 - Para que cualquier persona u organización que sea responsable notifique cualquier anomalía detectada en las instalaciones.
 - Para que cualquier persona u organización que sea responsable notifique cualquier anomalía detectada en la aeronave que ponga en grave peligro la seguridad de la aeronave.

| DATOS DEL ASPIRANTE | | | FIRMA |
|---------------------|----------------------------|--------|-------|
| APELLIDOS: | | | |
| Nombre: | D.N.I. N.I.E. o Pasaporte: | Fecha: | |



16. De acuerdo con la Parte M, ¿A qué tipo de aeronaves es obligatorio realizar el “análisis de efectividad del programa de mantenimiento”?
 - a. A las aeronaves empleadas para el transporte aéreo comercial solamente.
 - b. A las aeronaves no grandes y a las aeronaves empleadas para el transporte aéreo comercial.
 - c. A las aeronaves grandes y a las aeronaves empleadas para el transporte aéreo comercial.
17. ¿Quién es el responsable del mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave?
 - a. El Técnico de Mantenimiento de Aeronaves
 - b. El propietario.
 - c. La autoridad competente.
18. El propietario de la aeronave puede contratar los trabajos asociados al mantenimiento de la aeronavegabilidad a:
 - a. Una organización aprobada del mantenimiento y esta asumirá la responsabilidad del desempeño correcto de dichas tareas.
 - b. Una organización de aeronaves aprobada del mantenimiento y esta asumirá la responsabilidad del desempeño correcto de dichas tareas.
 - c. Una organización aprobada de gestión del mantenimiento y esta asumirá la responsabilidad del desempeño correcto de dichas tareas.
19. La técnica de análisis de tiempos por estimación:
 - a. Se basa en los tiempos de fichaje de los trabajos realizados hasta el momento.
 - b. Se basa en realizar mediciones cronometradas de los trabajos reales.
 - c. Se basa en dividir los procesos en acciones sencillas que se cronometran y obtenemos el tiempo total a partir de la suma de sus tiempos.
20. Stock de seguridad:
 - a. Es aquel la cantidad de producto que necesita la línea de producción.
 - b. Se denomina así a los artículos que están circulando entre las diferentes fases de producción.
 - c. Este tiene la finalidad de actuar como stock de reserva para que absorba los posibles aumentos de la demanda real sobre la demanda media prevista.
21. Carga de trabajo se define como:
 - a. Cantidad de trabajo disponible para realizar en el taller, formado por las órdenes de reparación (O.R.) emitidas y ya aceptadas por los clientes.
 - b. Cantidad de trabajo que es capaz de realizar el taller en función de los operarios.
 - c. Ninguna de las anteriores.

22. Señala la opción correcta relacionada con los tipos de mantenimiento:

- a. El mantenimiento correctivo es aquél que tiene por objeto reducir la probabilidad de que algunos elementos puedan fallar.
- b. El mantenimiento predictivo conlleva la aplicación de técnicas de diagnóstico.
- c. El mantenimiento programado es una mezcla de las estrategias del mantenimiento correctivo y sistemático.

23. Una buena gestión de stocks consiste en:

- a. Determina qué productos necesitan almacenamiento y de qué manera y cantidad. Establece sus propias políticas de almacenamiento (buen servicio a bajo coste). Instaura un sistema óptimo de decisiones basándose en modelos matemáticos (también tanteo verificando la eficiencia).
- b. Compenetración plena entre los proveedores y la empresa.
- c. No se almacenan, se compra cuando son necesario, por tanto, deben llegar en plazo para la reparación.

24. El tiempo de suministro es:

- a. Al intervalo de tiempo que transcurre desde que se cursa la orden al proveedor hasta que los materiales están en el almacén.
- b. Al tiempo que tarde el operario hacer el pedido.
- c. Al conjunto de órdenes de pedido que llegan al almacén.

25. Las principales misiones del almacén son:

- a. Recibir, registrar, acondicionar, proteger y conservar los materiales necesarios para las necesidades de la empresa.
- b. Entregar los materiales que le soliciten los demás departamentos. Mantienen en constante información a compras sobre las existencias reales.
- c. Llevan un control minucioso sobre las existencias. Vigilar que no se agoten las existencias.