

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).

Segundo ejercicio de la Fase de Oposición. TURNO LIBRE Y PROMOCIÓN INTERNA

1- Traducir el siguiente texto en idioma español al idioma inglés:

Resumen del suceso

El miércoles 15 de julio, a las 14:16 horas aproximadamente, la aeronave monomotor WSK PZL-M18B, matrícula EC-FAT, durante el recorrido de despegue en la base de extinción de incendios forestales de Doade (Lugo), sufrió una salida de pista, colisionó con la valla perimetral que la protege y se estrelló contra el terreno colindante. La aeronave había sido movilizada para trabajar en un incendio en las proximidades y era el primer vuelo del día. El piloto a bordo de la aeronave no sufrió daños. La aeronave resultó con daños en el tren de aterrizaje, los planos y la hélice. La investigación ha determinado que probablemente este accidente fue causado por la pérdida de control de la aeronave por parte del piloto.

Antecedentes del vuelo

El miércoles 15 de julio, a las 14:16 horas aproximadamente, la aeronave monomotor WSK PZL-M18B, matrícula EC-FAT, que había sido movilizada para trabajar en un incendio en las proximidades de la base de extinción de incendios forestales de Doade (Lugo), se disponía a realizar su primer vuelo del día.

Según la declaración del piloto, durante la carrera de despegue, observó que se encontraba desplazado a la izquierda del eje de la pista⁴. Procedió a corregir el desvío; pero debido a la fuerza de inercia el avión continuó desplazándose hacia la izquierda. Ante la imposibilidad de corregir dicho desvío, aplicó el freno derecho y redujo la potencia para abortar la maniobra de despegue. No fue posible frenar el avión dentro de la pista y se produjo una salida lateral de pista. Se produjo una colisión con la valla de protección de la pista y posteriormente se estrelló contra el terreno colindante. El piloto resultó ileso. La aeronave resultó con daños en el tren de aterrizaje, los planos y la hélice.

Daños a la aeronave

La aeronave sufrió daños importantes en las 4 palas que componen la hélice, que quedaron dobladas hacia atrás sin torsión aparente. De hecho, los daños en la hélice motivaron su sustitución por otra.

Por lo que respecta al motor, ha requerido una reparación overhaul. Además, se produjo la rotura del filtro de aceite y de la carcasa de su sujeción, lo cual causó su sustitución. En el plano derecho, en el borde de ataque, se aprecian varios golpes y pérdida de material a la altura de la unión entre el plano derecho y el plano central. Igualmente, en el plano derecho, se observa un golpe en la punta del plano y un doblez en el borde de salida de la punta del plano. En el plano izquierdo, se produjo un golpe en la punta del plano y varios golpes más, de menor importancia, en el borde ataque. Uno de los faros de aterrizaje se rompió. Ambas puntas de planos junto con las luces de navegación fueron sustituidas tras el accidente. Además, el tren principal derecho presenta una rotura a 1 metro aproximadamente del encastre con el plano. Tras el accidente, el propietario sustituyó ambos trenes principales completos.

2- Traducir el siguiente texto en idioma inglés al idioma español:

REGULATION (EC) No 1008/2008 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL

of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community

THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,

Having regard to the Treaty establishing the European Community, and in particular Article 80(2) thereof,

Having regard to the proposal from the Commission,

Having regard to the opinion of the European Economic and Social Committee,

Having regard to the opinion of the Committee of the Regions,

Acting in accordance with the procedure laid down in Article 251 of the Treaty,

Whereas: (...)

(3) Recognising the potential link between the financial health of an air carrier and safety, more stringent monitoring of the financial situation of air carriers should be established.

(4) Given the growing importance of air carriers with operational bases in several Member States and the need to ensure the efficient supervision of these air carriers, the same Member State should be responsible for the oversight of the air operator certificate and of the operating licence.

(5) To ensure consistent monitoring of the compliance with the requirements of the operating licences of all Community air carriers, licensing authorities should carry out regular assessments of the air carriers' financial situation.

Therefore, the latter should provide sufficient information on their financial situation, especially in the first two years of their existence as these are particularly critical for the survival of an air carrier on the market. In order to avoid a distortion of competition arising from the different application of the rules at national level, it is necessary to reinforce the financial oversight of all Community air carriers by Member States.

(6) To reduce risks to passengers, Community air carriers failing to fulfil the requirements for maintaining a valid operating licence should not be allowed to continue operations. In such cases, the competent licensing authority should revoke or suspend the operating licence.

(7) According to Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators (7) an air carrier should be insured to cover liability in case of accidents with respect to passengers, cargo and third parties. Obligations should also be placed upon air carriers for insurance to cover liability in case of accidents with respect to mail.

(8) In order to avoid excessive recourse to lease agreements of aircraft registered in third countries, especially wet lease, these possibilities should only be allowed in exceptional circumstances, such as a lack of adequate aircraft on the Community market, and they should be strictly limited in time and fulfil safety standards equivalent to the safety rules of Community and national legislation.