



Comunidad  
de Madrid



## Pruebas para la obtención de títulos de Técnico y Técnico Superior

### 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:	

MVA303	TÉCNICO SUPERIOR EN MANTENIMIENTO DE AVIÓNICA
697	SISTEMAS DE VUELO AUTOMÁTICO: PILOTO AUTOMÁTICO, GESTIÓN Y ENTORNO DE VUELO

INSTRUCCIONES GENERALES PARA LA REALIZACIÓN DE LA PRUEBA
<ul style="list-style-type: none"><li>• Señalar con tinta indeleble la respuesta correcta rodeando la opción con un círculo. En caso de cambio de respuesta, tachar el círculo y seleccionar la correcta. No utilizar Tippex ni ningún corrector.</li><li>• Utilizar solamente el papel facilitado por el examinador (con el sello y formato correspondiente).</li><li>• Tiempo máximo de 55 minutos.</li><li>• No utilizar material de consulta (salvo aquél que se autorice expresamente).</li><li>• No utilizar calculadoras, teléfonos móviles, relojes inteligentes o cualquier dispositivo electrónico.</li><li>• Está terminantemente prohibido hablar durante el examen, y en caso de duda, se levantará la mano y se esperará a ser atendido por el profesor.</li><li>• En la mesa solo estará el DNI y el bolígrafo.</li><li>• Cualquier indicio de copia o incumplimiento de las normas puede acarrear la retirada del examen y la expulsión del aula.</li></ul>
CRITERIOS DE CALIFICACIÓN Y VALORACIÓN
<ul style="list-style-type: none"><li>• El examen consta de 25 preguntas con tres alternativas de respuesta y tan solo una correcta.</li><li>• Cada 2 errores penalizan un acierto. Los aciertos valen 0,4 y los fallos restan 0,2. Las preguntas no respondidas no penalizan.</li><li>• La nota final es un número del 1 al 10 sin decimales.</li><li>• Las notas superiores a 5 puntos con decimales se redondearán a la unidad inmediatamente superior si las decimas son iguales o superiores a 5. En los demás casos se redondearán a la unidad inmediatamente inferior.</li><li>• Las notas inferiores a 5 puntos con decimales se redondearán a la unidad inmediatamente inferior.</li></ul>

CORRECTAS	
INCORRECTAS	

CALIFICACIÓN



Comunidad  
de Madrid



DATOS DEL ALUMNO			FIRMA
APELLIDOS:			
Nombre:	D.N.I. N.I.E. o Pasaporte:	Fecha:	

1. Cuando se reemplaza una LRU del AFS es imprescindible posteriormente:
  - a) Realizar "TSM task".
  - b) Realizar "Bite procedure".
  - c) Apuntar el "Current status maintenance message".
2. La documentación que deben de manejar los/as TMAs para mantenimiento es:
  - a) FCOM y MEL.
  - b) AMM y FCOM.
  - c) AMM y TSM.
3. El pulsador de desconexión del AFS en los "sidestick controllers" de aeronaves Airbus es de tipo:
  - a) "Take over and priority P/BSW".
  - b) "Instinctive disconnect P/BSW",
  - c) PP/BSW.
4. ¿Qué canal se encarga de la función de "management" en los FMGCs?
  - a) Canal de "command".
  - b) Canal de "monitoring".
  - c) Ambos canales.
5. Si uno de los dos FD no se acopla:
  - a) Solo se muestra el FD en uno de los PFDs.
  - b) No se muestra ningún FD en ningún PFD.
  - c) Se muestra el FD valido en ambos PFDs.
6. ¿Qué significa 2FD2 en el FMA del PFD?
  - a) El FD mostrado en ambos PFDs es el 2.
  - b) El FD 2 está inoperativo.
  - c) Solo el FD 2 está seleccionado.
- 7.Cuál de las siguientes indicaciones tendremos cuando el A/THR este acoplado y activo:
  - a) A/THR PB encendido en la FCU.
  - b) A/THR en el panel sobrecabeza.
  - c) Las palancas se moverán a la posición AUTO.
8. En el Autothrust respecto al autothrottle:
  - a) No mueve las palancas de gases cuando está acoplado y activo a diferencia del autothrottle que si las mueve en esta situación.
  - b) Mueve las palancas automáticamente cuando está acoplado y activo a diferencia del autothrottle que no las mueve en esta situación.
  - c) Mueve las palancas automáticamente cuando está acoplado y activo al igual que el autothrottle.



Comunidad  
de Madrid



DATOS DEL ALUMNO			FIRMA
APELLIDOS:			
Nombre:	D.N.I. N.I.E. o Pasaporte:	Fecha:	

9. ¿Qué MCDU se utiliza en general en condiciones normales para tareas de mantenimiento?
  - a) La 1.
  - b) La 2.
  - c) La 3.
10. ¿Quién solicita las pruebas BITE en el AFS con computadores tipo FMGEC?
  - a) El FIDS.
  - b) El CMS.
  - c) El CIDS.
11. ¿Cuál de los siguientes modos pertenece al A/THR?
  - a) Envelope.
  - b) Speed.
  - c) Management.
12. ¿Qué fase de vuelo hay entre las fases TakeOff y Cruise?
  - a) Rise.
  - b) Approach.
  - c) Climb.
13. ¿Cada cuanto se actualiza la base de datos de navegación?
  - a) 28 días.
  - b) Cuando hay una versión nueva disponible.
  - c) Cada 3 meses.
14. ¿Qué modo activará el A/THR independientemente de la posición de las palancas?
  - a) Retard mode.
  - b) AlphaFloor protection.
  - c) Speed mode.
15. ¿Qué parte del FMGEC se encargará de la detección de viento cruzado?
  - a) Parte "Management".
  - b) Parte "Guidance".
  - c) Parte "Envelope".
16. La velocidad V2 es introducida a través de:
  - a) La FCU.
  - b) La MCDU.
  - c) El AFS.
17. ¿Como es controlado y monitoreado el AFS en "long term"?
  - a) Desde la FCU.
  - b) Desde el PFD.
  - c) Desde la MCDU.



Comunidad  
de Madrid



DATOS DEL ALUMNO			FIRMA
APELLIDOS:			
Nombre:	D.N.I. N.I.E. o Pasaporte:	Fecha:	

18. ¿Cuál es la función del “Rudder travel limitation”?
- a) Limitar el movimiento del “rudder” para proteger la estructura.
  - b) Limitar deflexiones excesivas del “rudder” que puedan penalizar el rendimiento del avión.
  - c) Ambas son correctas.
19. ¿Sobre qué ejes actúa el AutoPilot?
- a) Longitudinal y transversal.
  - b) Transversal, vertical y longitudinal.
  - c) Vertical y longitudinal.
20. ¿A qué modo está referenciado el LOC?
- a) GLIDE.
  - b) SLOPE.
  - c) LOC.
21. En “Indepent mode”:
- a) Cada FMGC controla su MCDU.
  - b) Solo se usa un FMGC.
  - c) Solo se usa una MCDU.
22. ¿A través de que página de la MCDU se introducirá el plan de vuelo?
- a) F-PLAN.
  - b) DATA.
  - c) INIT.
23. ¿Cuál es la VFE que vemos en el PFD?
- a) La máxima velocidad para la operación del tren de aterrizaje.
  - b) La máxima velocidad para la configuración de flaps actual.
  - c) La máxima velocidad para la que está diseñada el avión.
24. ¿Cuántos planes de vuelos pueden contener los FMGCs?
- a) Primary y secondary.
  - b) Active and standby.
  - c) Active y secondary.
25. La función “speed limits” está integrada en un computador tipo FMGEC en la parte:
- a) Flight guidance.
  - b) Flight envelope.
  - c) Flight management.