

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) MVA303	Denominación completa del título: (1) TÉCNICO SUPERIOR EN MANTENIMIENTO AVIÓNICA		
Clave o código del módulo: (1) MÓDULO 2	Denominación completa del módulo profesional: (1) SISTEMAS DE INSTRUMENTACIÓN, DE REGISTRO DE DATOS DE VUELO Y DE MANTENIMIENTO CENTRALIZADO DE LA AERONAVE Y SUS COMPONENTES		

INSTRUCCIONES GENERALES PARA LA REALIZACIÓN DE LA PRUEBA
<p>Usar bolígrafo azul o negro</p> <p>Cumplimentar los datos del aspirante antes del examen y firmar en todas las hojas que se entreguen.</p> <p>Tener disponible el DNI en la mesa.</p> <p>Rodear mediante un círculo la letra de la respuesta correcta. En caso de equivocación tachar con una X encima del círculo.</p> <p>Para recuperar una respuesta anulada márchese de nuevo mediante una flecha de forma clara la opción correcta.</p> <p>No utilizar material de consulta (salvo aquél que se autorice expresamente).</p> <p>Prohibido el uso de cualquier dispositivo electrónico, reloj inteligente o calculadora.</p> <p>No se permite ningún tipo de conversación durante el examen entre examinados.</p> <p>Cualquier comportamiento inusual o conversación no autorizada conlleva la retirada del examen y el SUSPENSO automático.</p>
CRITERIOS DE CALIFICACIÓN Y VALORACIÓN
<ul style="list-style-type: none"> La prueba consistirá en la realización de un test de 25 preguntas con 3 posibles alternativas de respuesta. La puntuación de las preguntas será la siguiente: <ul style="list-style-type: none"> Pregunta contestada correctamente.....0.4 puntos Pregunta no contestada..... 0 puntos Pregunta contestada incorrectamente..... - 0.2 puntos La puntuación máxima de la prueba son 10 puntos. La puntuación final es un número de 1 a 10 sin decimales. 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. Las notas inferiores a 5 puntos con decimales, en todos los casos, se redondean a la unidad inmediatamente inferior.

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

CALIFICACIÓN
<p>.....</p>



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

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

CONTENIDO DE LA PRUEBA:

1. En un Sistema de Instrumentación Electrónica típico, los avisos y mensajes de fallo habitualmente se presentan en el
 - a. ND.
 - b. PFD.
 - c. E/WD.
2. En una aeronave comercial, podemos encontrar en el Pedestal de Mando
 - a. Los controles del sistema de instrumentos de vuelo electrónico, palancas de motor y MCDUs.
 - b. Los controles del sistema de piloto automático, impresora y palancas de control de flaps y slats.
 - c. Los paneles de control de comunicaciones y navegación y mandos de compensación.
3. Los instrumentos indicadores que forman parte del sistema Pitot-estatica son
 - a. Anemómetro, Altímetro e Indicador de viraje.
 - b. Anemómetro, variómetro, Indicador de viraje..
 - c. Altímetro, variómetro, y anemómetro.
4. El instrumento digital que muestra los valores tanto de actitud como datos-aire que forma parte del sistema de stand-by se denomina:
 - a. Ewis
 - b. Isis
 - c. Esis
5. Las peticiones BITE a los equipos tipo LRU del sistema de registro de datos de vuelo, proceden de
 - a. CMCs.
 - b. AMU.
 - c. DACs.
6. Los sistemas Tipo 3 están conectados a los CMCs/CFDIUs a través de
 - a. ARINC 429 de entrada y salida.
 - b. ARINC 429 de salida y discreto de entrada desde CMC1/CFDIU1.
 - c. Discretos de entrada y de salida.

7. La presentación de los parámetros de navegación/vuelo a largo plazo se hace
 - a. solo en los PFD.
 - b. solo en los ND.
 - c. en PFD y ND.
8. En el Sistema de Visualización de Fallos Centralizado de un avión comercial, ¿cuáles de los siguientes sistemas no son capaces de dar información precisa de su fallo al CFDIU?
 - a. Los sistemas Tipo 1 y Tipo 2.
 - b. Los sistemas Tipo 3.
 - c. Los sistemas Tipo 0.
9. ¿En qué capítulos ATA es posible encontrar información relativa a los sistemas de mantenimiento centralizado?
 - a. 31 o 70
 - b. 23 o 45
 - c. 31 o 45
10. ¿Qué sentido tiene inhibir mensajes de fallo en algunas fases de vuelo?
 - a. los mensajes de fallo nunca se inhiben.
 - b. no saturar la memoria de fallos del CFDS.
 - c. no distraer a los pilotos en fases en las que el fallo no es relevante.
11. El FMA en los PFD ofrece indicación de:
 - a. Operación de A/THR o A/T.
 - b. Radionavegación.
 - c. Warnings.
12. El sistema que integra funciones de GPWS y TCAS se denomina
 - a. Enhanced GPTCAS.
 - b. TCWTAS.
 - c. T2CAS.
13. En los grabadores de datos actuales (SSDFDR y SSCVR) las siglas SS se refieren a :
 - a. Self Surveillance
 - b. Self Survival
 - c. Solid State
14. En un sistema de pitot—estática, ¿ Cuantas tuberías encontramos conectadas en el altímetro y en el anemómetro?
 - a. Una tubería al altímetro y una tubería al anemómetro.
 - b. Una tubería al altímetro y dos al anemómetro.
 - c. Dos tuberías al altímetro y una al anemómetro.
15. En un sistema de indicación de datos aire pitot-estática de un avión moderno :
 - a. Las tuberías de presión van directamente a los instrumentos en cada uno de los sistemas.
 - b. Las tuberías van directamente a los ADIRU, los cuales se encargan de transformar la presión en indicación, lo mandan a los ADM y muestran los datos en las pantallas.
 - c. Las tuberías van a los ADM y de ahí a los ADIRU.

16. Si durante el vuelo en aviones modernos, se produce un fallo en los sistemas de indicación de datos aire, el piloto o copiloto deben:
 - a. Usar los datos del sistema que creen que tiene los valores correctos durante el resto del vuelo.
 - b. Realizar un switching mediante el selector AIR DATA switching para pasar las indicaciones correctas al comandante.
 - c. Realizar un switching mediante el selector AIR DATA switching para tomar los datos del sistema de standby.

17. Cuáles de los siguientes sistemas NO son capaces de memorizar mensajes de fallos?
 - a. solo los de Tipo 3.
 - b. los que disponen de pruebas BITE y los de Tipo 3.
 - c. todos los sistemas pueden memorizar fallos dado que disponen de prueba BITE.

18. ¿Qué indicación de altitud tendremos después del aterrizaje de una aeronave, si el altímetro está reglado según QNE y el aeródromo está a 1600 ft sobre el MSL?
 - a. 1600 ft.
 - b. 0 ft.
 - c. faltan datos para poder saber la indicación.

19. El CVR instalado normalmente en aviones comerciales de transporte de pasajeros de más de seis plazas, debe:
 - a. Grabar un mínimo de 30 minutos aunque suele llegar a las 3 últimas horas de grabación.
 - b. Grabar un mínimo de 30 minutos aunque suele grabar la última hora.
 - c. Grabar un mínimo de 15 minutos aunque suele llegar a las 2 últimas horas.

20. La baliza localizadora que incorporan los grabadores de datos como son el CVR y DDFR:
 - a. Emiten una señal de radiofrecuencia 137.5 MHz audible en la banda de emergencias de VHF.
 - b. Emiten una señal de ultrasonidos en la frecuencia de 37'5 KHz.
 - c. Emiten una señal audible y visual de color rojo que se enciende en contacto con el agua salada.

21. Los grabadores de datos como son el DDFR y el CVR suelen ubicarse:
 - a. En los compartimentos principales de aviónica para su correcta refrigeración.
 - b. En los techos del avión siempre en la parte delantera para mandar la señal audible y luminosa ante un posible impacto.
 - c. En la parte trasera del avión ya sea en zona presurizada o no presurizada.

22. . En caso de fallo en alguna pantalla del EIS de aeronaves comerciales típicas, la conmutación automática se produce de forma que
 - a. en el EFIS el PFD es prioritario sobre el ND y en el ECAM el SD es prioritario sobre el EWD.
 - b. en el EFIS el ND es prioritario sobre el PFD y en el ECAM el EWD es prioritario sobre el SD.
 - c. en el EFIS el PFD es prioritario sobre el ND y en el ECAM el EWD es prioritario sobre el SD.



23. En el caso hipotético de un CAT en aire totalmente seco, ¿cuál de los siguientes sistemas sería capaz de detectar la turbulencia?
- a. Stormscope.
 - b. Radar Meteorológico basado en el Efecto Doppler.
 - c. no es posible detectar este tipo de turbulencia.
24. . La velocidad del avión respecto del aire se presenta:
- a. solo en los PFD.
 - b. solo en los ND.
 - c. en PFD y en ND.
25. La velocidad de avión respecto a tierra o GS se presenta:
- a. solo en los PFD.
 - b. solo en los ND.
 - c. en PFD y en ND.