
TEMA: 0855 AN-26B-100_Factores Humanos

COD PREG: PREG20103738 **PREGUNTA:** ¿Cuál es el proposito de los factores humanos? **RPTA:** A

OPCION A: Optimizar las interacciones entre los elementos del modelo SHELL y el ser humano

OPCION B: Optimizar las interacciones entre el ser humano y los elementos del modelo SHELL

OPCION C: Monitorear los peligros e identificar los riesgos asociados

PREG20103740 ¿Por qué el ser humano ocupa el centro en el modelo SHELL? C

OPCION A: Por una disposicion grafica que impide errores

OPCION B: Porque asi lo sugiere el modelo reason

OPCION C: Porque es la parte mas valiosa del sistema

PREG20103739 ¿Dónde deben encontrarse los esfuerzos para la prevencion de accidentes desde la perspectiva de factores humanos? B

OPCION A: En los manuales ,pues si no se puede entender estos habria errores que ocasionaria accidentes

OPCION B: En el ser humano

OPCION C: Solo en la comision de errores

PREG20103733 La comprensión de las capacidades y limitaciones humanas previsibles y la aplicación de dicha comprensión constituye el tema fundamental del estudio de: B

OPCION A: Los factores de riesgo.

OPCION B: Los factores humanos.

OPCION C: Los riesgos humanos.

PREG20103736 Factores humanos es: B

OPCION A: Una ciencia que estudia la comidad para efectuar las tareas esn un entorno agradable

OPCION B: La diciplina que trata de optimizar la relacion entre la tecnologia y el ser humano

OPCION C: Ninguna de las anteriores

PREG20103735 Los errores y violaciones que tienen un efecto adverso inmediato, relacionado generalmente con el personal operacional, se consideran como: **B**

OPCION A: Fallas directas.

OPCION B: Fallas activas.

OPCION C: Fallas colaterales.

PREG20103734 Aquellas medidas consistentes en eliminar el peligro y así prevenir un accidente futuro, como recomendaciones de seguridad derivadas de los análisis, se conocen como: **C**

OPCION A: De tercer nivel.

OPCION B: De segundo nivel.

OPCION C: De primer nivel.

PREG20103741 ¿Quién es el responsable por un entrenamiento mal diseñado o procedimientos mal estructurados? **C**

OPCION A: El piloto

OPCION B: El jefe de instrucción de la compañía

OPCION C: La organización

PREG20103737 ¿Qué relacion encuentra usted entre la definacion de factores humanos y el modelo SHELL? **C**

OPCION A: inversa

OPCION B: negativa

OPCION C: total

PREG20103742 ¿Por qué factores humanos reclama una consideracion integral de los miembros de una organización? B

OPCION A: Por la tendencia moderna vigente

OPCION B: Por el concepto de redundancia y efectividad del trabajo en equipo

OPCION C: Por ninguna razón en especial

PREG20103748 ¿Qué es comunicación efectiva? A

OPCION A: Una comunicación que produce una respuesta positiva

OPCION B: Una comunicación que produce una respuesta negativa

OPCION C: No existe la efectividad en la comunicación

PREG20103744 ¿Cual es la responsabilidad de la organización en la adaptacion de los elementos del modelo SHELL al ser humano? A

OPCION A: La organización debe monitorear constantemente todos los elementos del modelo SHELL para ver si estos afectan al ser humano con respecto a la comision de errores

OPCION B: No hay ninguna responsabilidad que reconocer en este sentido

OPCION C: No tiene sentido esta responsabilidad ,pues siempre habra comision de errores

PREG20103745 ¿Qué significa la habituacion para el desempeño humano? A

OPCION A: El ser humano se habitua tanto a las circunstancias que la cotidianeidad le hace perder conciencia situacional

OPCION B: No hay ninguna relacion entre estos dos conceptos

OPCION C: La habituacion se da solo en operaciones de vuelo por ello es excluyente para una consideracion general

PREG20103746 ¿Qué se entiende por ritmo circadiano? B

-
- OPCION A:** este concepto no guarda relacion alguna con factores humanos
- OPCION B:** es el ritmo biologico que nos da una relacion dia-noche/vigilia-sueño
- OPCION C:** es el ritmo cerca de la penumbra
-

PREG20103747 ¿Cómo afecta el JET LAG a las personas? C

- OPCION A:** el jet lag solo afecta si se realiza vuelos alejandose del sol
- OPCION B:** el jet lag solo afecta si se realiza vuelos acercandose al sol
- OPCION C:** el jet lag afecta a las personas ,por cruzar velozmente varios husos horarios alterando el ritmo circadiano
-

PREG20103749 ¿Qué entiende por feedback? C

- OPCION A:** No existe relacion feedback si el receptor no capta el mensaje
- OPCION B:** El feedback se caracteriza por su posibilidad de sentido
- OPCION C:** Es la respuesta que se genera en el receptor del mensaje .Puede ser verbal o no verbal
-

PREG20103752 ¿Qué relacion encuentra entre trabajo en equipo y seguridad operacional ? B

- OPCION A:** No hay ninguna relacion
- OPCION B:** La redundancia de actividades ,como el doble chequeo ,preserva la seguridad operacional pues hay una doble verificacion de la ejecucion correcta de una tarea
- OPCION C:** hay una relacion minima
-

PREG20103750 ¿Qué sucede si el receptor no entiende el mensaje? C

- OPCION A:** Su toma de decision sera incorrecta
- OPCION B:** Se suscita un feedback negativo
- OPCION C:** A y B son correctas
-

PREG20103751 ¿Puede decirse que la comunicación origina sin excepcion feedback? B

OPCION A: Siempre y cuando el receptor decodifique correctamente el mensaje

OPCION B: Siempre se suscita el feedback ,ya sea de manera verbal o no verbal ,en forma positiva y negativa

OPCION C: A y B son correctas

PREG20103743 ¿Po que hay una interaccion constante entre el ser humano y los elementos restantes del modelo SHELL? B

OPCION A: La interaccion no puede ser constante

OPCION B: Porque en el transcurso de las actividades ,se estan suscitando interacciones todo el tiempo entre el ser humano y las maquinas , los procedimientos, el entorno y los otros seres humanos

OPCION C: La interaccion es simplemente estatica

PREG20103732 ¿Cuáles son los principios básicos que se aplican al diseño de los sistemas de aviso al puesto de piloto? A

OPCION A: Deben alertar, informar y proporcionar orientación.

OPCION B: Deben proporcionar información cuantitativa y ser inteligibles.

OPCION C: Deben brindar orientación y comodidad para el control de la aeronave.

PREG20103713 Uno de los beneficios más destacados que logra la coordinación entre los tripulantes es: A

OPCION A: Un aumento de la seguridad.

OPCION B: Una mayor confianza entre sus miembros.

OPCION C: Una mayor integración y adaptación al sistema.

PREG20103730 La alteración o desincronización de los ritmos del organismo, luego de viajes aéreos transmeridianos sobre largas distancias, se conoce como: C

OPCION A: Desorientación por fatiga.

OPCION B: Estrés aeronáutico.

OPCION C: Desincronosis.

PREG20103711 Uno de los factores más corrientes de estrés ambiental son: C

OPCION A: Las iluminaciones de los instrumentos de la aeronave.

OPCION B: Las vibraciones percistentes.

OPCION C: Las temperaturas extremas.

PREG20103712 El estudio de la eficiencia de las personas en sus ambientes de trabajo se define: A

OPCION A: Ergonomía.

OPCION B: Productividad laboral.

OPCION C: Producción laboral.

PREG20103731 La necesidad de los factores humanos en la industria se basa en su repercusión sobre dos aspectos amplios, que son: B

OPCION A: Liderazgo gerencial y bienestar del personal operacional.

OPCION B: La eficacia del sistema y el bienestar del personal operacional.

OPCION C: la buena infraestructura e incentivos laborales.

PREG20103715 El grado en el que el mensaje que pretende transmitir es comprendido por el receptor, se conoce como: B

OPCION A: Claridad.

OPCION B: Inteligibilidad.

OPCION C: Simplicidad.

PREG20103716 Medio para transmitir información o energía discreta o continua del operador a algún dispositivo es: B

OPCION A: Control.

OPCION B: Mando.

OPCION C: Transmisor.

PREG20103717	Una manera de justipreciar los peligros es evaluarlos subjetivamente basándose en:	C
OPCION A:	La exactitud de la información sobre la naturaleza de los peligros.	
OPCION B:	La capacidad de la empresa para aceptar los riesgos concurrentes.	
OPCION C:	La probabilidad de que ocurran, en la gravedad cuando ocurren y la exposición a los mismos	

PREG20103718	Las medidas correctivas que dicta una dirección ante la información relacionada con la seguridad pueden variar desde las:	A
OPCION A:	Medidas de rechazo, a las medidas de reparación o a las medidas de reforma.	
OPCION B:	Medidas coercitivas a las medidas de reforma.	
OPCION C:	Medidas de reparación a las medidas de rechazo.	

PREG20103719	Expresión empleada para describir las actividades de gestión del espacio aéreo que realizan autoridades aeronáuticas para la planificación y organización eficaz del espacio aéreo y afluencia de tránsito aéreo:	A
OPCION A:	Gestión del Tránsito Aéreo (ATM).	
OPCION B:	Administración del Espacio Aéreo (ASM).	
OPCION C:	Control de Tránsito Aéreo (ATC).	

PREG20103720	Mantener o aumentar el grado de seguridad existente, dar cabida a diferentes tipos de aeronaves equipadas, aumentar la capacidad del sistema y hacer que las demoras sean mínimas mediante el logro de un eficiente uso del espacio aéreo, constituyen:	A
OPCION A:	Las metas del sistema ATM.	
OPCION B:	Los objetivos del sistema ATM.	
OPCION C:	Las tareas del sistema ATM.	

PREG20103714	Desalentar un comportamiento indeseable utilizando sanciones o castigos se denomina:	A
OPCION A:	Refuerzo negativo.	
OPCION B:	Refuerzo represivo.	

OPCION C: Refuerzo reflexivo.

PREG20103722 El segundo paso en el Proceso de Gestión de Riesgos consiste en: B

OPCION A: Justipreciar los peligros.

OPCION B: Justipreciar el riesgo que existe y determinar si la organización está preparada para aceptarlo

OPCION C: Evaluar la probabilidad de que ocurran los peligros.

PREG20103721 El ruido afecta a la performance pues se produce interferencia con: A

OPCION A: La detección y comprensión de las señales o del lenguaje atinentes a las tareas.

OPCION B: La tranquilidad y mesura del tripulante.

OPCION C: La concentración propiciando cansancio en el tripulante.

PREG20103728 ¿Qué porcentajes de todos los accidentes de aviación se pueden atribuir al error humano de una u otra forma? A

OPCION A: Entre el 80 y el 90%.

OPCION B: Entre el 85 y el 95%.

OPCION C: Entre el 75 y el 85%.

PREG20103727 En los sistemas de asesoramiento, advertencia y aviso (ACW), ¿qué indica el color ambar? B

OPCION A: Advertencias que sugieren asesoramiento a título informativo.

OPCION B: Advertencias que requieren atención apropiada pero no inmediata.

OPCION C: Advertencias que pueden o no requerir la acción de la tripulación.

PREG20103729 ¿Cuál expresión es correcta respecto de la naturaleza o propósito de la gestión de los recursos de la tripulación (Crew Resources Management o CRM)? A

OPCION A: Es un sistema completo para mejorar el rendimiento de la tripulación.

OPCION B: Es un curso educacional pasivo, tipo conferencia.

OPCION C: Es un programa más de capacitación de tripulantes sobre bases individuales.

PREG20103725 Uno de los principios de la automatización concebida en función del ser humano es: C

OPCION A: La supervisión de los sistemas de aviación debe ser automatizada.

OPCION B: La automatización debe liberar al operador humano de detalles operacionales.

OPCION C: Para poder participar, el ser humano debe estar informado.

PREG20103724 Modificar el comportamiento y el desempeño mediante recompensas se denomina: C

OPCION A: Refuerzo estimulativo.

OPCION B: Refuerzo gratificante.

OPCION C: Refuerzo positivo.

PREG20103723 En el diseño del puesto de trabajo, uno de los 3 objetivos operacionales fundamentales que se aplican al diseño de advertencia, de alerta y de asesoramiento es: A

OPCION A: Poner sobre aviso a la tripulación y atraer su atención.

OPCION B: Brindar la comodidad necesaria a la tripulación.

OPCION C: Proporcionar el mando de manera eficaz y confiable.

PREG20103726 ¿Cuáles son las características primarias del sonido del habla? A

OPCION A: Intensidad, frecuencia, composición armónica y factor tiempo.

OPCION B: Relación señal / ruido, timbre y tono.

OPCION C: Inteligibilidad, redundancia, timbre y factor tiempo.
