
TEMA: 0855 AN-26B-100_Factores Humanos

COD_PREG: **PREGUNTA:** **RPTA:**
PREG20103711 Uno de los factores más corrientes de estrés ambiental son: C
(0001)
OPCION A: Las iluminaciones de los instrumentos de la aeronave.
OPCION B: Las vibraciones persistentes.
OPCION C: Las temperaturas extremas.
OPCION D:

PREG20103712 El estudio de la eficiencia de las personas en sus ambientes de trabajo se define: A
(0002)
OPCION A: Ergonomía.
OPCION B: Productividad laboral.
OPCION C: Producción laboral.
OPCION D:

PREG20103713 Uno de los beneficios más destacados que logra la coordinación entre los tripulantes es: A
(0003)
OPCION A: Un aumento de la seguridad.
OPCION B: Una mayor confianza entre sus miembros.
OPCION C: Una mayor integración y adaptación al sistema.
OPCION D:

PREG20103714 Desalentar un comportamiento indeseable utilizando sanciones o castigos se denomina: A
(0004)
OPCION A: Refuerzo negativo.
OPCION B: Refuerzo represivo.
OPCION C: Refuerzo reflexivo.
OPCION D:

PREG20103715 El grado en el que el mensaje que pretende transmitir es comprendido por el receptor, se conoce como: B
(0005)
OPCION A: Claridad.

OPCION B: Inteligibilidad.

OPCION C: Simplicidad.

OPCION D:

PREG20103716 (0006) 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.

OPCION D:

PREG20103717 (0007) 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

OPCION D:

PREG20103718 (0008) 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.

OPCION D:

PREG20103719 (0009) 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).

OPCION D:

PREG20103720 (0010)	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.	
OPCION D:		

PREG20103721 (0011)	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.	
OPCION D:		

PREG20103722 (0012)	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.	
OPCION D:		

PREG20103723 (0013)	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.	
OPCION D:		

PREG20103724 (0014)	Modificar el comportamiento y el desempeño mediante recompensas se denomina:	C
OPCION A:	Refuerzo estimulativo.	
OPCION B:	Refuerzo gratificante.	
OPCION C:	Refuerzo positivo.	

OPCION D:

PREG20103725 (0015) 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.

OPCION D:

PREG20103726 (0016) ¿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.

OPCION D:

PREG20103727 (0017) 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.

OPCION D:

PREG20103728 (0018) ¿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%.

OPCION D:

PREG20103729 (0019) ¿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.
OPCION D:

PREG20103730 (0020) 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.

OPCION D:

PREG20103731 (0021) 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.

OPCION D:

PREG20103732 (0022) ¿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.

OPCION D:

PREG20103733 (0023) 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.

OPCION D:

PREG20103734 (0024)	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.	
OPCION D:		

PREG20103735 (0025)	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.	
OPCION D:		

PREG20103736 (0026)	Factores humanos es:	B
OPCION A:	Una ciencia que estudia la comodidad para efectuar las tareas en un entorno agradable	
OPCION B:	La disciplina que trata de optimizar la relacion entre la tecnologia y el ser humano	
OPCION C:	Ninguna de las anteriores	
OPCION D:		

PREG20103737 (0027)	¿Qué relacion encuentra usted entre la definacion de factores humanos y el modelo SHELL?	C
OPCION A:	inversa	
OPCION B:	negativa	
OPCION C:	total	
OPCION D:		

PREG20103738 (0028)	¿Cuál es el proposito de los factores humanos?	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

OPCION D:

PREG20103739 (0029) ¿Dónde deben encontrarse los esfuerzos para la prevención 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

OPCION D:

PREG20103740 (0030) ¿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

OPCION D:

PREG20103741 (0031) ¿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

OPCION D:

PREG20103742 (0032) ¿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

OPCION D:

PREG20103743 (0033) ¿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

OPCION D:

PREG20103744 (0034) ¿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

OPCION D:

PREG20103745 (0035) ¿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

OPCION D:

PREG20103746 (0036) ¿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

OPCION D:

PREG20103747 (0037) ¿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

OPCION D:

PREG20103748 (0038) ¿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

OPCION D:

PREG20103749 (0039) ¿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

OPCION D:

PREG20103750 (0040) ¿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

OPCION D:

PREG20103751 (0041) ¿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

OPCION D:

PREG20103752 (0042) ¿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

OPCION D:
