

**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
<b>OPCION A:</b>	Las metas del sistema ATM.	
<b>OPCION B:</b>	Los objetivos del sistema ATM.	
<b>OPCION C:</b>	Las tareas del sistema ATM.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20103721 (0011)	El ruido afecta a la performance pues se produce interferencia con:	A
<b>OPCION A:</b>	La detección y comprensión de las señales o del lenguaje atinentes a las tareas.	
<b>OPCION B:</b>	La tranquilidad y mesura del tripulante.	
<b>OPCION C:</b>	La concentración propiciando cansancio en el tripulante.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20103722 (0012)	El segundo paso en el Proceso de Gestión de Riesgos consiste en:	B
<b>OPCION A:</b>	Justipreciar los peligros.	
<b>OPCION B:</b>	Justipreciar el riesgo que existe y determinar si la organización está preparada para aceptarlo	
<b>OPCION C:</b>	Evaluar la probabilidad de que ocurran los peligros.	
<b>OPCION D:</b>		

---

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
<b>OPCION A:</b>	Poner sobre aviso a la tripulación y atraer su atención.	
<b>OPCION B:</b>	Brindar la comodidad necesaria a la tripulación.	
<b>OPCION C:</b>	Proporcionar el mando de manera eficaz y confiable.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20103724 (0014)	Modificar el comportamiento y el desempeño mediante recompensas se denomina:	C
<b>OPCION A:</b>	Refuerzo estimulativo.	
<b>OPCION B:</b>	Refuerzo gratificante.	
<b>OPCION C:</b>	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
<b>OPCION A:</b>	De tercer nivel.	
<b>OPCION B:</b>	De segundo nivel.	
<b>OPCION C:</b>	De primer nivel.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20103735 (0025)	Los errores y violaciones que tienen un efecto adverso inmediato, relacionado generalmente con el personal operacional, se consideran como:	B
<b>OPCION A:</b>	Fallas directas.	
<b>OPCION B:</b>	Fallas activas.	
<b>OPCION C:</b>	Fallas colaterales.	
<b>OPCION D:</b>		

---

PREG20103736 (0026)	Factores humanos es:	B
<b>OPCION A:</b>	Una ciencia que estudia la comididad para efectuar las tareas esn un entorno agradable	
<b>OPCION B:</b>	La diciplina que trata de optimizar la relacion entre la tecnologia y el ser humano	
<b>OPCION C:</b>	Ninguna de las anteriores	
<b>OPCION D:</b>		

---

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

---

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:**

---