

Materia TAC EMERGENCIAS LATAM ACTUALIZADO AGOSTO 2023

Cantidad de Preguntas 168

1.- ALGUNAS DE LAS INSTRUCCIONES A PASAJEROS DURANTE LA LECTURA DE LA FRASEOLOGÍA PARA PREPARACIÓN DE CABINA SON:

- A - Regresar a sus asientos, guardar equipaje de mano, apagar sus equipos electrónicos, enderezar el respaldo del asiento, ajustar cinturón de seguridad, posición de protección, localización de salidas, tarjeta de información de seguridad y en amaraje, uso de chalecos salvavidas.
- B - Reubicarse en asientos según corresponda, posición de protección, guardar equipaje de mano, ubicación de mínimo riesgo. En amaraje, Uso de chaleco salvavidas. Salidas a utilizar. Información de cuándo y cómo deberán salir. Indicación de revisar la tarjeta de seguridad.
- C - Regresar a sus asientos, guardar equipaje de mano, posición de seguridad, tomar la máscara de oxígeno, En amaraje, uso de chaleco salvavidas, salidas a utilizar, indicación de revisar la tarjeta de seguridad.

2.- AL OPERAR UNA SALIDA EN EMERGENCIA ¿QUÉ DEBE HACER EL TC EN EL CASO QUE EL TOBOGÁN Balsa NO SE INFLE EN FORMA AUTOMÁTICA?

- A - Solicitar ayuda de un ABP para accionar manilla PULL TO INFLATE.
- B - Inflarlo manualmente tirando la manilla PULL TO INFLATE.
- C - Bloquear la salida y redirigir pasajeros hacia otra salida que esté habilitada

3.- AL REFERIRNOS A LAS PUERTAS DEL AVIÓN, ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES ES CORRECTA?

- A - Son salidas a nivel de piso, consideradas salidas principales tanto en tierra como en agua.
- B - Son salidas de emergencia que no se encuentran a nivel de piso.
- C - Son salidas utilizadas únicamente para embarque y desembarque de pasajeros.

4.- ¿A QUÉ CLASE DE FUEGO CORRESPONDEN LOS LÍQUIDOS INFLAMABLES Y METALES COMBUSTIBLES RESPECTIVAMENTE?

- A - Clase B - D
- B - Clase A - B
- C - Clase D - A

5.- ¿A QUÉ CORRESPONDE EL SIGUIENTE CÓDIGO DE SILLAS DE RUEDAS: WCMP?

- A - Corresponde a pasajeros que llevan su propia silla de ruedas "manual".
- B - Corresponde a pasajeros que llevan su propia silla de ruedas "con batería seca".
- C - Corresponde a pasajeros que son trasladados al avión en una silla convencional, pero que no permite su uso dentro de la cabina del avión.

6.- ¿A QUIÉN DEBERÁ INFORMAR EL TRIPULANTE DE CABINA SI DURANTE EL CHEQUEO DE PRE VUELO DETECTA QUE EL SISTEMA DE PA ESTÁ INOPERATIVO?

- A - Al Comandante, quien de acuerdo al MEL indicará las acciones a seguir.
- B - Al JSB para que contacte a mantenimiento y coordine con personal de tierra el embarque de pasajeros.
- C - Al JSB para que contacte a personal de tierra y solicite mantenimiento en el avión.

7.- ¿CÓMO SE APAGA EL ELT- RESCU 406 (S)?

- A - La señal se interrumpe al sacarlo del agua y ponerlo en posición horizontal. Apartar la antena del ELT, doblarla al lado y asegurarla con la cuerda.
- B - La señal se interrumpe al sacarlo del agua y ponerlo en posición vertical. Apartar la antena del ELT, doblarla al lado y asegurarla con la cuerda.
- C - La señal se interrumpe al sacarlo del agua y ponerlo en posición invertida. Apartar la antena del ELT, doblarla al lado y asegurarla con la cuerda.

8.- ¿CÓMO SE APAGA EL ELT – RESCU 406 (SE)?

- A - Mover switch rotatorio a posición OFF. Apartar la antena del ELT, doblarla al lado y asegurarla con la cuerda.
- B - Mover switch rotatorio a posición XMT. Apartar la antena del ELT, doblarla al lado y asegurarla con la cuerda.
- C - Mover switch rotatorio a posición OFF. Poner el equipo en posición invertida. Apartar la antena del ELT.

9.- CON RESPECTO A LAS RESPONSABILIDADES DE LA TRIPULACIÓN DE CABINA CUANDO SE DETECTA CONTAMINACIÓN DE SUPERFICIE POR HIELO, ¿A QUIÉN DEBERÁ INFORMARSE SI SE OBSERVA ESCARCHA, HIELO, NIEVE O AGUANIEVE ADHIRIÉNDOSE A LAS DEL AVIÓN ANTES DEL DESPEGUE?

- A - Reportar inmediatamente al Comandante.
- B - Reportar a personal de mantenimiento.
- C - Reportar en el CLB.

10.- CON RESPECTO AL DISPOSITIVO DE POSICIONAMIENTO ORTOSTÁTICO (OPD), ¿CÓMO LO DEBE UTILIZAR UN PASAJERO EN SU ASIENTO?

- A - Cuando la persona esté utilizando el OPD en un asiento, el cinturón de seguridad debe ser asegurado bajo la persona, incluyendo el OPD, pasando el cinturón por debajo del dispositivo. Si es necesario, se instalará una extensión del cinturón.
- B - Cuando la persona esté utilizando el OPD en un asiento, el cinturón de seguridad debe ser asegurado sobre la persona, incluyendo el OPD, pasando el cinturón por debajo del dispositivo. Si es necesario, se instalará un dispositivo CRS para extender el sistema.
- C - Cuando la persona esté utilizando el OPD en un asiento, el cinturón de seguridad debe ser asegurado sobre la persona, incluyendo el OPD, sin pasar el cinturón por debajo del dispositivo. Si es necesario, se instalará una extensión del cinturón.

11.- CON RESPECTO A LOS TIPOS DE SILLAS DE RUEDAS. ¿CUÁL ES LA DEFINICIÓN DE WHEEL CHAIR BATTERY DRY (WCBD)?

- A - Silla de ruedas plegable que forma parte del equipo del avión propulsada por batería seca. Debe ser embarcada en bodega.
- B - Silla de ruedas llevada por el pasajero, propulsada de manera manual y puede ser embarcada en cabina de pasajeros.
- C - Silla de ruedas o elemento de ayuda motriz del tipo scooter propulsada por batería seca de propiedad del pasajero.

12.- CON RESPECTO AL SISTEMA CHILD RESTRAIN SYSTEMS (CRS), ¿DÓNDE DEBEN SER UBICADOS EN CABINA DE PASAJEROS PARA SU USO?

- A - Deben ser ubicados mirando hacia atrás o hacia adelante de acuerdo a las instrucciones de la etiqueta. En cualquier asiento, excepto en las salidas de emergencia.
- B - Deben ser ubicados mirando hacia adelante. En el pasillo, junto a persona responsable o en un mismo bloque de asiento.
- C - Deben ser ubicados en la ventana, asiento del medio en filas centrales, junto a persona responsable o en mismo bloque de asiento. Asientos con airbelt, usando extensión de cinturón que desactive su sistema.

13.- CON RESPECTO AL TRANSPORTE DE ÓRGANOS PARA TRASPLANTE (LHO), ¿CUÁL ES EL PROCEDIMIENTO EN EL AEROPUERTO DE DESTINO?

- A - El EOVS o personal de servicio al pasajero deberá subir a cabina para retirar el LHO y su documentación, que serán entregados por el JSB del vuelo.
- B - El COT o personal de servicio al pasajero deberá subir a cabina para retirar el LHO y su documentación, que serán entregados por el tripulante designado.
- C - El CCO o personal de servicio al pasajero deberá subir a cabina para retirar el LHO y su documentación, que serán entregados por el capitán del vuelo.

14.- CON RESPECTO AL USO DEL DISPOSITIVO CHILD AVIATION RESTRAINT CARES. ¿CUÁL ES LA RESPONSABILIDAD DEL ADULTO A CARGO DEL NIÑO?

- A - Verificar que funciona, no está dañado, está instalado apropiadamente, se ajusta al niño y que está apropiadamente asegurado.
- B - Verificar que funciona, verificar la etiqueta de certificación, está instalado apropiadamente, se ajusta al niño.
- C - Verificar que funciona, está instalado apropiadamente, se ajusta al niño y que tiene máscara de oxígeno en su asiento.

15.- ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES ACCIONES AYUDAN A CUMPLIR EL PROCEDIMIENTO DE CONTROL DE FLUJO DE PASAJEROS?

- A - Establecer rápidamente el flujo de pasajeros por las salidas habilitadas. Usar órdenes a través del P.A. Usar lenguaje corporal para dirigir a los pasajeros hacia las salidas habilitadas. Adaptar sus acciones y órdenes cuando una salida tiene poco flujo, con el objetivo de maximizar el uso de todas las salidas habilitadas.
- B - Establecer rápidamente el flujo de pasajeros por las salidas habilitadas. Constantemente evaluar las condiciones dentro del avión y en el tobogán para asegurarse que el flujo de pasajeros se mantiene. Usar órdenes fuertes y claras. Usar lenguaje corporal para dirigir a los pasajeros hacia las salidas habilitadas. Adaptar sus acciones y órdenes cuando una salida tiene poco flujo, con el objetivo de maximizar el uso de todas las salidas habilitadas.
- C - Establecer rápidamente el flujo de pasajeros por las salidas habilitadas. Si es necesario TC con puerta asignada debe abandonar la salida una vez que el flujo sea el adecuado, para apoyar la apertura de otra salida. Constantemente evaluar sólo las condiciones externas del avión. Usar órdenes fuertes y claras. Usar lenguaje corporal para dirigir a los pasajeros hacia las salidas habilitadas.

16.- ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES CARACTERÍSTICAS CORRESPONDEN A SALIDAS DEL SECTOR ALAR?

- A - Son salidas que se encuentran a nivel de piso, ubicadas detrás de las alas, en conjunto con las puertas y ventanillas constituyen las salidas de emergencia del avión.
- B - Son salidas que no se encuentran a nivel de piso, ubicadas en el sector de las alas, en conjunto con las puertas constituyen las salidas de emergencia del avión.
- C - Son salidas que se encuentran a nivel de piso, ubicadas en el sector de las alas, en conjunto con las puertas constituyen las salidas de emergencia del avión.

17.- ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES DEFINICIONES CORRESPONDE A EVACUACIÓN NO PLANIFICADA?

- A - Las emergencias que ocurren durante las fases de embarque, rodaje, despegue o aterrizaje, sin aviso para prepararse, pueden llevar a una evacuación.
- B - Son aquellas emergencias que pueden presentarse con el avión en tierra y detenido, es decir, solamente durante embarque y desembarque.

C - Son aquellas emergencias que pueden presentarse con el avión en vuelo, dando tiempo a la tripulación para preparar la cabina y los pasajeros para un aterrizaje de emergencia.

18.- ¿CUÁL DE LAS SIGUIENTES DEFINICIONES CORRESPONDE A EVACUACIÓN PLANIFICADA?

- A - Son aquellas emergencias que se presentan en tierra, dando tiempo a la tripulación para preparar la cabina y a los pasajeros para un aterrizaje forzoso o amaraje. El tiempo disponible será variable según la situación.
- B - Son aquellas emergencias que se presentan en vuelo, dando tiempo a la tripulación para preparar la cabina y los pasajeros para un aterrizaje forzoso o amaraje. El tiempo disponible será como mínimo 15 minutos.
- C - Son aquellas emergencias que se presentan en vuelo, dando tiempo a la tripulación para preparar la cabina y los pasajeros para un aterrizaje forzoso o amaraje. El tiempo disponible será variable según la situación.

19.- ¿CUÁL ES EL ANUNCIO QUE REALIZA LA TM COMO INDICADOR DEL PUNTO DE DECISIÓN EN EL REPORTE DE CABINA LIBRE?

- A - Para el Despegue-Aviso: "Tripulación, próximos al despegue." En Descenso-Aviso: "Tripulación, próximos al aterrizaje."
- B - Para el Despegue-Aviso: "Tripulación preparar cabina para el despegue." En Descenso-Aviso: "Tripulación asegurar cabina para el aterrizaje."
- C - Para el Despegue-Aviso: "Tripulación, próximos al despegue." En Descenso-Aviso: "Tripulación, asegurar cabina para el aterrizaje."

20.- ¿CUÁL ES EL BRIEFING DE LA TRIPULACIÓN DE CABINA A PASAJEROS UTILIZANDO JUMPSEAT?

- A - Uso de cinturón de seguridad y arnés (Ajuste, apertura y señal de cinturones), ubicación de máscara de oxígeno, chaleco luminiscente correspondiente a ese jumpseat, entrega de tarjeta de salida de emergencia e indicarle que la lea.
- B - Uso de cinturón de seguridad y arnés (Ajuste, apertura y señal de cinturones), ubicación de máscara de oxígeno, chaleco salvavidas spare junto a chaleco salvavidas del jumpseat, entrega de tarjeta de salida de emergencia e indicarle que la lea. Indicarle que no debe dejar elementos sueltos en el jumpseat tal como teléfonos o iPads. Indicar "en caso de evacuación del avión, usted deberá detener a los pasajeros mientras yo abro la puerta".
- C - Uso de cinturón de seguridad y arnés (Ajuste, apertura y señal de cinturones), ubicación de máscara de oxígeno, chaleco salvavidas correspondiente a ese jumpseat, entrega de tarjeta de salida de emergencia e indicarle que la lea. Entregar una tarjeta con instrucciones de seguridad del avión e indicarle que la lea. Indicar "en caso de evacuación del avión, usted asume la responsabilidad de abrir la puerta".

21.- ¿CUÁL ES EL CHEQUEO PRE VUELO DE ELT- RESCU 406 (S), RESCU 406 (SE) Y RESCU 406 (SG)?

- A - Verificar que esté en el lugar designado.
- B - Verificar que esté a bordo y su vigencia.
- C - Verificar que esté a bordo envuelto en una bolsa protectora.

22.- ¿CUÁL ES EL CHEQUEO PRE VUELO DE LA Balsa ADICIONAL/AUXILIAR?

- A - Verificar que esté en el lugar designado, cuando corresponda.
- B - Verificar que esté a bordo (como mínimo 1 en cada avión).
- C - Verificar que esté a bordo cuando corresponda, y vigencia.

23.- ¿CUÁL ES EL CHEQUEO PRE VUELO DEL DEA?

- A - Sello Verde (ON). Sello Amarillo (In Use) /Sello Rojo (Off) informar al Comandante.
- B - Verificar que esté a bordo, su tarjeta de vigencia y lugar asignado.
- C - Verificar que idioma del DEA sea español.

24.- ¿CUÁL ES EL CHEQUEO PRE VUELO DEL EXTINTOR DE AGUA?

- A - Líneas rojas de la empuñadura alineadas, sello de plomo intacto, vigencia en etiqueta EXPIRATION DATE DATA.
- B - Líneas rojas de la empuñadura alineadas, sello de plomo intacto, vigencia en etiqueta de empuñadura.
- C - Líneas rojas de la empuñadura alineadas, pin y sello intactos, vigencia en etiqueta DATA DATE EXPIRATION.

25.- ¿CUÁL ES EL CHEQUEO PRE VUELO DEL EXTINTOR HAFEX?

- A - Manómetro en rango verde, pin insertado, sello intacto, verificar vigencia en etiqueta EXPIRATION DATE DATA.
- B - Manómetro en rango rojo, pin insertado, sello intacto, vigencia en etiqueta de empuñadura.
- C - Manómetro en rango verde, pin insertado, sello de plomo, vigencia en etiqueta EXPIRATION DATE DATA.

26.- ¿CUÁL ES EL CHEQUEO PRE VUELO DEL GALLEY?

- A - Seguros operativos. Frenos de carros operativos. Circuit breakers operativos. Tapa de basurero operativa. Sin elementos extraños.
- B - Seguros operativos. Frenos de carros operativos. Circuit breakers operativos. Tapa de basurero operativa. Piso seco. Sin elementos extraños.
- C - Seguros operativos. Frenos de carros operativos. Circuit breakers operativos. Hornos y water boilers operativos. Tapa de basurero operativa. Sin elementos extraños.

27.- ¿CUÁL ES EL CHEQUEO PRE VUELO DEL HALON SIN MANÓMETRO?

- A - Disco rojo intacto, vigencia en etiqueta EXPIRATION DATE DATA.
- B - Disco verde intacto, vigencia en etiqueta EXPIRATION DATE DATA.
- C - Visor en rojo, vigencia en etiqueta EXPIRATION DATE DATA.

28.- ¿CUÁL ES EL CHEQUEO PRE VUELO DEL KIT DE MERCANCÍAS PELIGROSAS?

- A - Verificar que esté a bordo con sello respectivo.
- B - Verificar sello rojo (ON) o sello verde (IN USE). Si el sello es sello amarillo informar al comandante.
- C - Verificar sello verde (ON). Sello amarillo (IN USE) / Sello rojo (OFF) informar al comandante.

29.- ¿CUÁL ES EL CHEQUEO PRE VUELO DE LOS ASIENTOS DE REPOSO DE TC?

- A - Cortinas instaladas, cinturón de seguridad y equipo de emergencia asociado.
- B - Cortinas instaladas, cinturón de seguridad, inclinación, y equipo de emergencia asociado.
- C - Cortinas instaladas, cinturón de seguridad, apoya pies y equipo de emergencia asociado.

30.- ¿CUÁL ES EL CHEQUEO PRE VUELO DE LOS GUANTES DE PROTECCIÓN DE FUEGO?

- A - Verificar que estén en el lugar designado.
- B - Verificar que se encuentren sellados y en el lugar designado.
- C - Verificar que estén a bordo, en lugar designado y tarjeta de vigencia.

31.- ¿CUÁL ES EL CHEQUEO PRE VUELO DE LOS JUMPSEAT?

- A - Plegado automático del asiento/Cinturón de seguridad y arnés operativo/Equipo de emergencia asociado.
- B - Plegado del asiento/Cinturón de seguridad y arnés instalado/Equipo de emergencia asociado.
- C - Cinturón de seguridad y arnés cerrado y Equipo de emergencia asociado.

32.- ¿CUÁL ES EL CHEQUEO PRE VUELO DEL PBE DRÄGER / BE AEROSPACE?

- A - Verificar que la cinta verde pre cortada esté visible e intacta. Verificar que el sello sobre el seguro metálico esté intacto.
- B - Verificar que la cinta amarilla pre cortada esté visible e intacta. Verificar que el sello sobre el seguro metálico esté intacto.
- C - Verificar que la cinta amarilla pre cortada esté o no visible. Verificar que el sello gris sobre el seguro metálico esté intacto.

33.- ¿CUÁL ES EL CHEQUEO PRE VUELO DEL PBE SCOTT/AVOX?

- A - Verificar que el indicador NO se encuentre en color rosado.
- B - Verificar que el indicador NO se encuentre en color amarillo.
- C - Verificar que el indicador se encuentre en color rosado.

34.- ¿CUÁL ES EL CORRECTO USO DEL ELT RESCUE 406 (SG) EN TIERRA?

- A - Llevar el ELT a un área despejada, sin obstrucciones. Colocar el switch rotatorio en posición XMT. Sostener fijar y levantar la antena permitiendo que tenga una mejor recepción en el punto que estime el usuario
- B - Sacar el ELT fuera del avión para tener acceso a cielo abierto. Sacar la antena del collar de espuma para desplegar y seleccionar el switch en posición ON.
- C - Llevar el ELT a un área despejada sin obstrucciones. Colocar el switch rotatorio en posición XMT. Con una mano sujetando la antena, romper la cinta que la sostiene y permitir que se levante.

35.- ¿CUÁL ES EL EQUIPO DE EMERGENCIA QUE LA TC DEBE ASEGURARSE DE LLEVAR EN UNA EVACUACIÓN EN UN LUGAR DESPOBLADO?

- A - ELT de su zona. Si la situación lo permite, la TC llevará los equipos de emergencia asignados que puedan ser de ayuda para sobrevivir fuera del avión. Los TC se asegurarán que los equipos de su zona sean bajados.
- B - Megáfono de su zona. Si la situación lo permite, la TC llevará los equipos de emergencia entregados a pasajeros que puedan ser de ayuda en el rescate. Los TC se asegurarán que los equipos de la cabina de mando sean bajados.
- C - ELT y DEA. La TC llevará los equipos de emergencia asignados por cargo para sobrevivir fuera del avión.

36.- ¿CUÁL ES EL FLUJO DE SALIDA DEL OXÍGENO PORTÁT DE 2 SALIDAS?

- A - En HI 4 Lts-Min. duración 150 min. / LOW 2 Lts -Min. duración 75 min.
- B - En HI 4 Lts-Min. duración 75 min. / LOW 2 Lts -Min. duración 10 min.
- C - En HI 4 Lts-Min. duración 75 min. / LOW 2 Lts -Min. duración 150 min.

37.- ¿CUÁL ES EL FLUJO DE SALIDA DE UN TOBOGÁN EN UNA EVACUACIÓN EN TIERRA?

- A - 1 pasajero por segundo por cada carril.
- B - 2 pasajeros por segundo por cada carril.
- C - No está determinado por el fabricante.

38.- ¿CUÁL ES EL OBJETIVO DE LOS CHEQUEOS PREVENTIVOS?

- A - Detectar potenciales situaciones de riesgo como humo, recalentamiento, olores inusuales, derrames, condición y comportamiento de pasajeros, hielo en las alas u otras, que puedan afectar la seguridad del vuelo.
- B - Detectar situaciones de riesgo, que puedan alterar la tranquilidad y descanso de los pasajeros como ruidos molestos, intensidad de luz en cabina, olores inusuales u otras necesidades.
- C - Detectar requerimientos de la tripulación de mando y cabina, velar por el cumplimiento de los turnos de reposo. Estar atentos a pasajeros durmiendo en el piso.

39.- ¿CUÁL ES EL PROCEDIMIENTO DE ACCESO A LA CABINA DE MANDO EN EMERGENCIA?

- A - El TC digita clave, espera que se encienda luz ámbar en Key Pad, ingresa al cockpit.
- B - El TC digita 1 #, espera se encienda que luz verde en Key Pad, ingresa al cockpit.
- C - El TC digita clave, espera que se encienda luz verde en key pad, ingresa al cockpit.

40.- ¿CUÁL ES EL PROCEDIMIENTO DE SALIDA DE LA CABINA DE MANDO CUANDO EL VUELO OPERA CON SÓLO 2 PILOTOS?

- A - TM deberá solicitar que sólo JSB se mantenga en el cockpit mientras dura la ausencia de éste. JSB permanecerá en el cockpit en asiento de observador.
- B - TM solicita que un TC se mantenga en el cockpit mientras dura la ausencia de éste. El TC tomará asiento en el lugar de TM ausente.
- C - TM solicita que un TC se mantenga en el cockpit mientras dura la ausencia de éste. El TC deberá permanecer en el asiento del observador.

41.- ¿CUÁL ES EL PROCEDIMIENTO DE USO DEL EXTINTOR DE HALON CON MANÓMETRO?

- A - Mantener el equipo en posición horizontal. Sacar pin de seguridad. Levantar la palanca para desasegurar el gatillo. Apuntar a la base del fuego. Presionar firmemente el gatillo de descarga. Dirigir descarga a la base del fuego.
- B - Mantener el equipo en posición vertical. Girar pin de seguridad para romper el sello/precinto. Sacar pin de seguridad. Levantar la palanca para desasegurar el gatillo. Apuntar a la base del fuego. Presionar firmemente el gatillo de descarga. Dirigir descarga a la base del fuego.
- C - Mantener el equipo en posición vertical. Sacar pin de seguridad. Levantar el gatillo para desasegurar la boquilla. Apuntar a la base del fuego. Presionar firmemente el gatillo de descarga. Esparcir descarga en toda la zona de fuego.

42.- ¿CUÁL ES EL PROCEDIMIENTO EN LA ENTREGA DE LAS INSTRUCCIONES DE SEGURIDAD A LOS PASAJEROS CON UN DISPOSITIVO DE EVACUACIÓN INOPERATIVO?

- A - Los pasajeros deben ser advertidos, que hay una salida inoperativa. La demostración de seguridad se dará en vivo, excluyendo la salida afectada.
- B - La demostración de seguridad se dará a través de video, los pasajeros cercanos a la salida con el dispositivo de evacuación inoperativo serán informados individualmente por la TC.
- C - La demostración de seguridad se dará en vivo, se sacarán las tarjetas de seguridad del avión.

43.- ¿CUÁL ES EL PROCEDIMIENTO FRENTE A UNA DESCOMPRESIÓN LENTA?

- A - Evaluar situación e informar al comandante, despejar el área afectada, ordenar vía PA el uso del cinturón. Considerar que la situación podría agravarse (Descompresión Explosiva).
- B - Evaluar situación e informar al JSB, despejar el área afectada si fuese necesario, ordenar vía PA el uso del cinturón. Considerar que la situación podría derivar en un aterrizaje de emergencia.
- C - Evaluar situación e informar al comandante, ordenar vía PA el uso del cinturón, reubicar a pasajeros en zona de mínimo riesgo del avión. Asegurar los carros en galley. Considerar que la situación podría agravarse a una evacuación planificada.

44.- ¿CUÁL ES EL PROCEDIMIENTO QUE DEBE CUMPLIR LA TRIPULACIÓN DE CABINA ANTE LA ORDEN DEL COMANDANTE "TRIPULACIÓN ATTENTION CREW"?

- A - Suspender funciones de operación normal. Dirigirse a las áreas de galley a la espera de instrucciones de la TM. Asegurar galleys si corresponde. Los TC responsables de puertas chequean condiciones exteriores. Esperar instrucciones de la TM.
- B - Suspender funciones de operación normal. Dirigirse a las áreas de jumpseats a la espera de instrucciones de la TM. Asegurar galleys si corresponde. Los TC responsables de puertas chequean condiciones exteriores. Esperar instrucciones de la TM.
- C - Suspender funciones de operación normal. Dirigirse a las áreas de jumpseats a la espera de instrucciones de la TM. Asegurar galleys si corresponde. Los TC responsables de puertas chequean condiciones exteriores. Esperar instrucciones presenciales de JSB.

45.- ¿CUÁL ES EL PROCEDIMIENTO QUE DEBE REALIZAR LA TC ANTE LA ORDEN DE EVACUACIÓN DE LA TM?

- A - La TC deberá iniciar inmediatamente la evacuación, saliendo de su jumpseat. Apagar la señal auditiva del sistema de Alerta de Evacuación si dispone de éste. Si es necesario, dar instrucciones a los pasajeros para que esperen mientras se habilita la salida. Como último paso, encender las luces de emergencia para guiar a los pasajeros hacia las salidas habilitadas.
- B - La TC deberá iniciar inmediatamente la evacuación, saliendo de su jumpseat. Encender las luces de emergencia para guiar a los pasajeros hacia las salidas habilitadas. Apagar la señal auditiva del sistema de Alerta de Evacuación si dispone de éste. Si es necesario, dar instrucciones a los pasajeros para que esperen mientras se habilita la salida.
- C - La TC deberá evaluar si es necesaria la evacuación, saliendo de su jumpseat y chequeando condiciones exteriores. Encender las luces de emergencia para guiar a los pasajeros hacia las salidas habilitadas. Apagar la señal auditiva del sistema de Alerta de Evacuación si dispone de éste. Si es necesario, redirigir a los pasajeros mientras se habilita la salida.

46.- ¿CUÁL ES EL PROCEDIMIENTO QUE DEBE REALIZAR LA TRIPULACIÓN DE CABINA ANTE UNA SITUACIÓN DE FUEGO EN BATERÍA DE LITIO EN CABINA DE MANDO?

- A - La tripulación deberá aplicar los procedimientos de fuego en batería de litio y almacenamiento después de un fuego en batería de litio. En este caso, una vez apagadas las llamas, se deberá sacar el PED de la cabina de mando antes de verter agua u otro líquido para enfriarlo.
- B - La tripulación deberá aplicar los procedimientos de fuego en batería de litio y almacenamiento después de un fuego en batería de litio. En este caso, una vez apagadas las llamas, se deberá enfriar el PED dentro de la cabina de mando para evitar que se reinicie el fuego.
- C - La tripulación deberá aplicar los procedimientos de fuego en batería de litio y almacenamiento después de un fuego en batería de litio. En este caso, una vez apagadas las llamas, se deberá sacar el PED de la cabina de mando antes de verter hielo u otro líquido para enfriar

47.- ¿CUÁL ES EL PROCEDIMIENTO QUE DEBE REALIZAR LA TRIPULACIÓN DE CABINA PARA ALERTAR A LA TRIPULACIÓN DE MANDO CUANDO EXISTA SOSPECHA DE INTERFERENCIA ILÍCITA?

- A - Llamará vía interfono utilizando la opción de "Emer Call".
- B - Llamará vía interfono utilizando la contraseña acordada en el briefing operacional para informar al Comandante.
- C - Llamará vía interfono utilizando la contraseña que el Tripulante de Cabina estime conveniente si ésta no fue coordinada con antelación.

48.- ¿CUÁL ES EL PROCEDIMIENTO QUE DEBE SEGUIR LA TRIPULACIÓN DE CABINA PARA DAR CUMPLIMIENTO A LA POLÍTICA DE APERTURA DE PUERTAS EN OPERACIÓN NORMAL ?

- A - Una vez instalado el gate o la escalera, personal de tierra golpea la puerta. TC da su conformidad para la apertura mostrando el pulgar hacia arriba a través del visor y personal de Tierra procede a abrirla.
- B - Una vez instalado el gate o la escalera, personal de tierra golpea la puerta. TC abre la puerta. Personal de tierra desplaza la puerta hasta la posición abierta. Asegura puerta con el gust lock.
- C - Personal de tierra recibe la autorización del Comandante. Una vez autorizado procede a abrir la puerta con precaución.

49.- ¿CUÁL ES EL PROCEDIMIENTO QUE SE DEBE REALIZAR CON EL AVIÓN EN TIERRA, AL HABER UNA AMENAZA DE EXPLOSIVO A BORDO?

- A - Desembarque de pasajeros, Tripulación y equipajes de mano. Tractado de aeronave a zona de seguridad. Descarga de equipaje facturado, carga y correo. Inspección de la aeronave. Inspección del equipaje facturado. Inspección de la carga y correo. Vuelo clareado.
- B - Desembarque de pasajeros y Tripulación. Equipaje de mano permanece a bordo. Tractado de aeronave a zona de seguridad. Descarga de carga y correo. Inspección de la aeronave. Inspección del equipaje facturado. Inspección de la carga. Vuelo clareado.
- C - Desembarque de pasajeros. Tripulación permanece a bordo. Tractado de aeronave a zona de seguridad. Descarga de equipaje facturado, carga. Inspección de la aeronave. Inspección de la Tripulación. Vuelo clareado.

50.- ¿CUÁL ES EL PROCEDIMIENTO SI SE SOSPECHA DE HUMO EN UN ASIENTO DE PASAJERO?

- A - Informar y coordinar con la Tripulación de Vuelo. Cortar energía eléctrica del IFE. Aplicar PROCEDIMIENTO BASE DE COMBATE DEL FUEGO, si es necesario.
- B - Informar y coordinar con el capitán. Cortar energía eléctrica del galley. Equiparse con PBE y aplicar PROCEDIMIENTO BASE DE COMBATE DEL FUEGO.
- C - Informar al JSB y coordinarse con el resto de la TC. Equiparse con PBE, descargar halon en asiento. Reubicar al pasajero.

51.- ¿CUÁL ES EL USO DEL ELT 406 (SE) EN TIERRA?

- A - Llevar el ELT a un área despejada, sin obstrucciones. Colocar el switch rotatorio en posición XMT. Mojar con líquido el sello soluble hasta romperlo y liberar la antena.
- B - Llevar el ELT a un área despejada, sin obstrucciones. Estando el switch en ARM se activará automáticamente.
- C - Llevar el ELT a un área despejada, sin obstrucciones. Colocar el switch rotatorio en posición XMT. Con una mano sujetando la antena, romper la cinta que la sostiene y permitir que se levante.

52.- ¿CUÁL ES LA DEFINICIÓN DE CABINA DE MANDO ESTÉRIL?

- A - El período entre despegue y aterrizaje en el cual los pilotos no deben ser interrumpidos excepto en vuelo crucero.
- B - Las operaciones realizadas sobre 10.000 pies, donde los pilotos no deben ser interrumpidos.
- C - El periodo en el cual los pilotos no deben ser interrumpidos en sus labores, salvo en caso de una situación de anomalía o emergencia.

53.- ¿CUÁL ES LA DEFINICIÓN DE DESCOMPRESIÓN DE CABINA?

- A - Es la falla del sistema de ventilación de la aeronave, causada por falta de líquido hidráulico afectando todos los sistemas de oxígeno.
- B - Es el procedimiento que realizan los pilotos para proveer oxígeno a la cabina de pasajeros.
- C - Es la pérdida de la presurización de cabina de una aeronave. Puede deberse a daños estructurales del avión o falla en el sistema de presurización.

54.- ¿CUÁL ES LA DEFINICIÓN DE EMERGENCIAS?

- A - Son situaciones de alto riesgo que serán determinadas por el Comandante y que requieren que la tripulación aplique los procedimientos de ejecución normal de un vuelo.
- B - Son aquellas situaciones que requieren por parte de la tripulación una acción pronta, precisa y distinta de las que normalmente se toman durante la realización de los vuelos rutinarios a fin de proteger a los ocupantes o el avión de algún potencial peligro.
- C - Son situaciones que se definen como Emergencia Planificada y Emergencia No Planificada.

55.- ¿CUÁL ES LA DEFINICIÓN DE PASAJERO DISRUPTIVO O INDISCIPLINADO CATEGORÍA II DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN MTC?

- A - Pasajero que afecta levemente la seguridad, higiene o buen orden. Interfiere en los procesos de check- in, embarque o genera disturbios menores a bordo de la aeronave, pero pueden ser controlados rápidamente por el funcionario de la compañía.
- B - Pasajero que afecta considerablemente la seguridad, higiene o buen orden de otros pasajeros, su comportamiento es agresivo y violento, incluyendo asalto físico y/o amenazas.
- C - Pasajero que afecta la seguridad, higiene o buen orden en los procesos de check- in y embarque, su actitud es desafiante. Requiere apoyo del supervisor de aeropuerto o de seguridad para contener al pasajero. En la aeronave no acata instrucciones dadas por la tripulación.

56.- ¿CUÁL ES LA DEFINICIÓN DE PASAJERO DISRUPTIVO O INSUBORDINADO?

- A - Es un pasajero que no respeta las normas de conducta de un aeropuerto o a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal del aeropuerto o de los miembros de la tripulación y, por consiguiente, perturba el orden y la disciplina en el aeropuerto o a bordo de una aeronave.
- B - Es un pasajero que no respeta las normas de conducta de un aeropuerto durante el embarque y, por consiguiente, perturba la tranquilidad de los pasajeros en las dependencias aeroportuarias.
- C - Es un pasajero que no respeta las normas de seguridad a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal de seguridad de la compañía y, por consiguiente, perturba la calma a bordo de una aeronave.

57.- ¿CUÁL ES LA DEFINICIÓN DE ZONAS DE CABINA DE PASAJEROS?

- A - Sectores en que se ha dividido la cabina del avión con indicaciones en el piso para asignar responsabilidades de seguridad a cada Tripulante de Cabina según su ubicación especificada en QRH.
- B - Sectores en que se ha dividido conceptualmente la cabina del avión para asignar responsabilidades de servicio a bordo a cada Tripulante de Cabina según su ubicación especificada en QRH.
- C - Sectores en que se ha dividido conceptualmente la cabina del avión con el objetivo de distribuir y organizar las funciones de los Tripulantes de Cabina.

58.- ¿CUÁL ES LA DURACIÓN Y ALCANCE DEL EXTINTOR AIR TOTAL (BCF HALON 1211)?

- A - Tiene una duración de 9 segundos y un alcance de 1.5 a 2 metros.
- B - Tiene una duración de 6 a 8 segundos y un alcance de 2 metros.
- C - Tiene una duración de 8 a 10 segundos y un alcance de 2 metros.

59.- ¿CUÁL ES LA DURACIÓN Y ALCANCE DEL EXTINTOR DE HALON CON MANÓMETRO?

- A - Duración de 8 a 10 segundos. Alcance aproximado de 3 metros.
- B - Duración de 8 a 10 segundos. Alcance aproximado de 2 metros.
- C - Duración de 6 a 8 segundos. Alcance aproximado de 2 metros

60.- ¿CUÁL ES LA EDAD MÍNIMA QUE PUEDE TENER UN PASAJERO LIBERADO QUE VIAJE EN UN JUMPSEAT ADYACENTE A UNA PUERTA DE EMERGENCIA?

- A - 12 años
- B - 15 años
- C - 18 años

61.- ¿CUÁL ES LA FUNCIÓN DE LA TRIPULACIÓN DE SOPORTE FRENTE AL COMBATE DE UN FUEGO?

- A - Estos TRIPULANTES están directamente involucrados en la acción de combatir el fuego para dar apoyo al equipo una vez que éste se encuentre conformado, por ejemplo, observar las acciones que realiza el equipo que está trabajando en combatir el fuego, pueden dar la fraseología correspondiente a los pasajeros en caso de ser necesario, administrar primeros auxilios siempre que haya un médico a bordo. Si es necesario, ordenan a los pasajeros en el área afectada que se reubiquen en otros asientos y que lleven consigo sus pertenencias.
- B - Estos TRIPULANTES no están directamente involucrados en la acción de combatir el fuego, pero darán apoyo, por ejemplo, para reubicar pasajeros, administrar primeros auxilios, calmar y tranquilizar pasajeros. Si es necesario, ordenan a los pasajeros en el área afectada que mantengan la cabeza tan bajo como sea posible y que respiren a través de paños/telas/ropa, para filtrar gases y partículas de humo.
- C - Estos TRIPULANTES no están involucrados en la acción de combatir el fuego, su función es estar atento a alguna necesidad que se presente en el equipo de Combate y alertar a la Tripulación de Mando en caso que las Comunicaciones establecidas con el Comunicador no sean fluidas. Registrar en CLB equipo utilizado.

62.- ¿CUÁL ES LA FUNCIÓN PRINCIPAL QUE DEBEN CUMPLIR LOS ABP EN UN ATERRIZAJE FORZOSO Y EN DITCHING?

- A - Abrir la salida cuando escuche la orden "EVACUACIÓN"
- B - Mantener a las personas atrás mientras las puertas son abiertas por la TC.
- C - Sacar al TC del avión y llevarlo consigo.

63.- ¿CUÁL ES LA PRIMERA ACCIÓN DE LA TRIPULACIÓN DE CABINA AL IDENTIFICAR QUE LA FUENTE DEL HUMO/FUEGO PROVIENE DE UN EQUIPO ELÉCTRICO DEL GALLEY?

- A - Apagar el equipo. Desactivar todos los CIRCUIT BREAKER, que se encuentran en el panel eléctrico del galley. Informar al Capitán para que desconecte el GALLEY POWER del Cockpit.
- B - Apagar el equipo. Desactivar todos los CIRCUIT BREAKER del galley. Informar al Capitán para que desconecte el CIRCUIT BREAKER correspondientes al galley que están en el cockpit.
- C - Apagar el equipo. Desactivar el CIRCUIT BREAKER asociado, que se encuentra en el panel eléctrico del galley.

64.- ¿CUÁL ES LA RESPONSABILIDAD DEL JEFE DE SERVICIO A BORDO EN RELACIÓN A LOS CHEQUEOS PREVENTIVOS?

- A - Organizar los chequeos preventivos considerando el tiempo de vuelo restante entre servicios y velar por el cumplimiento de este procedimiento.
- B - Organizar que los chequeos preventivos se realicen por turnos, sobre todo en los vuelos de largo alcance.
- C - Organizar y supervisar los chequeos preventivos en coordinación con el Comandante, reportando su cumplimiento.

65.- ¿CUÁL ES LA RESPONSABILIDAD DEL TRIPULANTE DE CABINA FRENTE A LA PUBLICACIÓN DE RTM (REVISIÓN TEMPORAL DEL MANUAL)?

- A - Portar las RTM vigentes en el QRH, la recepción y conocimiento de la información contenida y su registro.
- B - Sólo tener conocimiento de su contenido y su registro en la hoja de actualizaciones.
- C - Portar RTM vigentes en QRH, conocimiento y explicar en los briefing las últimas 2 RTM.

66.- ¿CUÁL ES LA RESTRICCIÓN DE USO DEL CINTURÓN DE TRES PUNTAS PARA LOS PASAJEROS?

- A - Personas que midan más de 1 mt 50 cm, deben usar el cinturón de cadera sin enganchar el arnés de hombros.
- B - Personas que midan menos de 1 mt 30 cm, deben usar el cinturón de cadera sin enganchar el arnés de hombro.
- C - Personas que midan menos de 1 mt 40 cm sólo podrán usar el cinturón si cuentan con un alzador.

67.- ¿CUÁL ES LA UBICACIÓN EN CABINA DE PASAJEROS DEL DISPOSITIVO DE POSICIONAMIENTO ORTOSTÁTICO (OPD)?

- A - Siempre en las primeras filas del avión.
- B - No deberán ser utilizados en asientos de salida de emergencia
- C - Sólo en asiento de ventana.

68.- ¿CUÁLES SON ALGUNAS CONSIDERACIONES QUE DEBE TENER LA TRIPULACIÓN DE CABINA CON RESPECTO AL USO DE CARROS DE SERVICIO (TROLLEYS)?

- A - Guardados, frenados y asegurados durante movimientos en tierra, rodaje, despegue y aterrizaje. Guardados, frenados y asegurados cuando no están en uso. Guardados, frenados y asegurados durante situaciones de emergencia y/o aviso de turbulencia. Cuando estén en uso deben estar atendidos por un TC, a menos que el sistema de frenado esté activado
- B - Guardados y asegurados durante el vuelo crucero. Guardados y asegurados cuando no estén en uso. Guardados, si es posible, o asegurados durante sólo en situaciones de turbulencia. Cuando estén en uso deben estar atendidos por un TC, a menos que el sistema de frenado esté activado.
- C - Guardados en su espacio correspondiente durante el embarque de pasajeros. Guardados y asegurados cuando no estén en uso. Guardados, si es posible, o asegurados durante situaciones de emergencia y/o aviso de turbulencia. Cuando estén en uso y la tripulación deba desplazarse para buscar elementos de servicio, podrán quedar sin seguro, manteniendo el control visual del trolley.

69.- ¿CUÁLES SON ALGUNAS DE LAS RESTRICCIONES QUE DEBE CUMPLIR EL CABIN BAGGAGE (CBBG)?

- A - No deben ser ubicados en salidas de emergencia. Deben ser ubicados en asiento de ventana. Debe ser asegurado con el cinturón de seguridad del asiento y, en caso de ser necesario, se debe utilizar la extensión del cinturón de seguridad. La altura del equipaje no debe obstruir la visión de los letreros de abrochar cinturones, no fumar y salidas de emergencia.
- B - Se le asignará asiento de ventana o pasillo, no puede ir en asiento de salida de emergencia, el volumen del equipaje no debe ser mayor al tamaño del asiento para no molestar al pasajero del asiento contiguo. Debe ser asegurado sólo con un cinturón con airbelt.
- C - Se le asignará sólo un asiento que disponga de espacio suficiente (primeras filas), debe contar con la autorización escrita del personal de aeropuerto, quienes le informarán de las restricciones. Esta autorización es entregada al JSB en la puerta del avión. El pasajero debe ir sentado en el asiento contiguo.

70.- ¿CUÁLES SON LAS ACCIONES INMEDIATAS QUE DEBE SEGUIR UN TC FRENTE A UNA DESCOMPRESIÓN RÁPIDA O EXPLOSIVA?

- A - Usar máscara más cercana. Asegurarse en jumpseat, asiento de pasajero o sujetarse de una estructura. Ordenar uso de máscara y cinturón de seguridad. Pedir ayuda a pasajeros para sujetar carros, si es necesario. TC que se encuentren en reposo permanecer en sus asientos.
- B - Dirigirse al jumpseat, tomar máscara y asegurarse con cinturón y arnés. Ordenar uso de máscara y cinturón de seguridad. Pedir ayuda a pasajeros para sujetar carros, si es necesario. TC que se encuentren en reposo volver a sus jumpseats para asegurarse.

C - Usar máscara más cercana. Asegurarse en asiento de pasajero, de no haber asientos disponibles sentarse sobre el pasajero. Ordenar uso de máscara y cinturón de seguridad. Pedir asistencia médica. TC que se encuentren en reposo permanecer en sus asientos.

71.- ¿CUÁLES SON LAS ACCIONES QUE DEBE REALIZAR EL COMBATIENTE DEL FUEGO DENTRO DEL PROCEDIMIENTO BASE?

A - Alerta a los pasajeros para que despejen el área. Se equipa con equipo de combate de fuego (tomar extintor de halon/halon alternative más cercano, guantes y PBE). Localiza la fuente del fuego. Hace una primera descarga con extintor de halon/halon alternative a la base del fuego. Espera 2 minutos y retoma las acciones de combate del fuego descargando lo que queda del halon/halon alternative hasta lograr apagarlo.

B - Alerta al Capitán y luego a otros TC. Vigila zona y espera al Asistente para que lo ayude a equiparse con el equipo de combate de fuego (Extintor de halon/halon alternative y Guantes más cercanos. Considerar el uso de PBE, si es necesario). Descarga el extintor de halon/halon alternative en pequeñas ráfagas. Mantiene las acciones de combate del fuego hasta apagarlo.

C - Alerta a otros TC. Se equipa con equipo de combate de fuego (tomar extintor de halon/halon alternative más cercano. Considerar el uso de PBE, si es necesario). Localiza fuente del fuego. Descargar extintor de halon/halon alternative a la base del fuego. Mantiene las acciones de combate del fuego hasta apagarlo.

72.- ¿CUÁLES SON LAS CARACTERÍSTICAS DEL EXTINTOR DE AGUA?

A - Cilindro con un gatillo de descarga y una boquilla difusora. La empuñadura tiene un sello de plomo y dentro contiene un balín de CO₂, lo cual genera la presión para liberar el agua. Su duración aproximada es de 40 segundos y su alcance de 2 a 3 metros aprox.

B - Cilindro rojo con un gatillo de descarga y una boquilla difusora. La empuñadura tiene un sello de plástico y dentro contiene un balín de CO₂. Su duración aproximada es de 20 segundos y su alcance de 2 a 3 metros aprox.

C - Cilindro con un gatillo de descarga, palanca de tope y una boquilla difusora. La empuñadura tiene un pin y un sello y dentro contiene un balín de CO₂, lo cual genera la presión para liberar el agua. Su duración aproximada es de 40 segundos y su alcance de 2 a 3 metros aprox.

73.- ¿CUÁLES SON LAS CARACTERÍSTICAS DEL EXTINTOR KIDDE?

A - Equipo para combatir fuegos tipo B y C. Contiene gas halon. Actúa inhibiendo la combustión en forma química al desplazar el oxígeno.

B - Equipo para combatir todo tipo de fuegos. Contiene gas Halotron BRX, que es un agente extintor alternativo al Halon. Actúa inhibiendo la combustión al desplazar el oxígeno.

C - Equipo para combatir todo tipo de fuego. Contiene gas Halon - Freon, que es un agente extintor que actúa inhibiendo la combustión al desplazar el oxígeno y enfriar.

74.- ¿CUÁLES SON LAS CONSIDERACIONES QUE LA TRIPULACIÓN DE CABINA DEBE TENER PARA LA PROTECCIÓN DEL ÁREA CRÍTICA DURANTE EL VUELO?

A - Durante el servicio, las cortinas de los pasillos deben mantenerse plegadas y aseguradas para mantener control visual. Cuando los Tripulantes de Cabina no se encuentren entregando un servicio, un Tripulante de Cabina deberá permanecer en el área crítica o área colindante.

B - Durante el servicio, las cortinas de los pasillos deben mantenerse cerradas para evitar que los pasajeros ingresen al área crítica. Estando las cortinas cerradas, los Pilotos pueden salir con seguridad.

C - Durante el servicio, las cortinas de los pasillos deben mantenerse plegadas y aseguradas para mantener el control visual, sin embargo, un TC debe permanecer en el área crítica en todo momento.

75.- ¿CUÁLES SON LAS OBLIGACIONES DE LA TC DESPUÉS DE UNA EVACUACIÓN?

A - Dirigir a los pasajeros alejándolos de combustible, fuego y vehículos. Llevar a los pasajeros hasta un área segura contra el viento, y alejándolos del avión. Mantener a los pasajeros juntos y contarlos. Dar primeros auxilios si es necesario. Hacer cumplir la prohibición de fumar.

B - Llevar a los pasajeros hasta un área segura, se recomienda siempre hacia el sector alardel avión cerca de los motores, de modo que esto no implique un mayor peligro. Mantener a los pasajeros juntos y contarlos. Dar primeros auxilios si es necesario. Hacer cumplir la prohibición de fumar.

C - Dirigir a los pasajeros para que se alejen del avión, idealmente en grupos de 50 personas, para que la TC asuma el control y liderazgo. Llevar a los pasajeros hasta un área segura contra el viento, y alejándolos del avión. Mantener a los pasajeros juntos y contarlos. Dar primeros auxilios si es necesario. Hacer cumplir la prohibición de fumar.

76.- ¿CUÁLES SON LAS ÓRDENES CORRESPONDIENTES A UNA EVACUACIÓN NO PLANIFICADA PARA TIERRA?

A - Suelten cinturones...dejen todo. Release seat belts...leave everything. Salgan por acá... Get out this way.

B - Suelten cinturones...dejen todo. Release seat belts...leave everything. Salgan por acá...salten...salten. Get out this way...jump...jump. Usted y Usted, ayuden abajo.

C - Dejen todo...leave everything. Salgan por acá...salten...salten. Get out this way...jump...jump. Usted y Usted, ayuden abajo.

77.- ¿CUÁLES SON LAS PRECAUCIONES AL USAR UNA BOTELLA DE O₂ PARA DAR OXÍGENO DE PRIMEROS AUXILIOS?

A - Sujetar el equipo pasando el arnés por cuello y brazo, de modo que quede delante suyo, ligeramente inclinado con la válvula hacia arriba para poder manipularlo. Asistir al afectado evaluando el flujo requerido. Si es necesario acomodar el equipo de oxígeno cerca del afectado, asegurarlo mediante el arnés al soporte del asiento sin obstruir el pasillo. Al usar el equipo para primeros auxilios, la botella debe ser utilizada completamente. Reemplazar si es necesario.

B - Sujetar el equipo pasando el arnés por la cintura, de modo que quede delante suyo, ligeramente inclinado. Asistir al afectado sin necesidad de evaluar el flujo requerido. Si es necesario acomodar el equipo de oxígeno cerca del afectado, asegurarlo mediante el arnés al soporte del asiento sin obstruir el pasillo. Al usar el equipo para primeros auxilios, la botella debe ser utilizada dejando un remanente de 1000 PSI. Reemplazar si es necesario.

C - Sujetar el equipo al brazo, de modo que quede delante suyo, no debe quedar inclinado debe estar en posición horizontal y con la válvula hacia arriba para poder manipularlo. Asistir al afectado evaluando el flujo requerido. Si es necesario acomodar el equipo de oxígeno cerca del afectado. Al usar el equipo para primeros auxilios, la botella debe ser utilizada según lo que indique el capitán. Reemplazar si es necesario.

78.- ¿CUÁLES SON LAS PRIORIDADES ANTE UNA SITUACIÓN DE EMERGENCIA QUE DERIVE EN UNA EVACUACIÓN?

A - Sobrevivir al impacto. Orden de evacuación para salir del avión. Sobrevivir afuera.

B - Protección, localización, agua y alimento.

C - Avión detenido. Motores apagados. Tiempo máximo de evacuación 90 segundos.

79.- ¿CUÁLES SON LAS PRIORIDADES DE SUPERVIVENCIA?

A - Agua. Protección. Localización. Supervivencia.

B - Localización. Protección. Agua y medicamentos.

C - Protección. Localización. Agua y Alimento.

80.- ¿CUÁLES SON LAS RESPONSABILIDADES DE LA TRIPULACIÓN DE MANDO DURANTE LA RECARGA DE COMBUSTIBLE?

A - Un TM en el cockpit durante la maniobra del abastecimiento de combustible, mantener contacto permanente con el encargado EOP, dar aviso al SEI del inicio de la maniobra y dar el anuncio del inicio y término del abastecimiento.

B - Dos TM en el cockpit durante la maniobra del abastecimiento de combustible, mantener contacto permanente con el encargado de abastecimiento y JSB. Dar el anuncio del inicio y término del abastecimiento.

C - Un TM en el cockpit durante la maniobra del abastecimiento de combustible, mantener contacto permanente con el encargado de abastecimiento y dar el anuncio del inicio y término del abastecimiento.

81.- ¿CUÁLES SON LOS IDIOMAS QUE LA TRIPULACIÓN DE CABINA PODRÍA ESCUCHAR EN LAS INSTRUCCIONES DE USO DEL DEA?

A - Inglés o Español.

B - Sólo español.

C - Sólo inglés.

82.- ¿CUÁLES SON LOS NIVELES DE TURBULENCIA QUE SE PUEDEN PRESENTAR DURANTE EL VUELO?

A - Turbulencia ligera, moderada, severa.

B - Turbulencia liviana, moderada, explosiva.

C - Turbulencia ligera, moderada, fuerte.

83.- ¿CUÁLES SON LOS PASOS QUE CONSIDERA EL PROCEDIMIENTO DE APERTURA DE SALIDAS DE EMERGENCIA?

A - Chequear condiciones exteriores. Abrir. Verificar salida habilitada.

B - Chequear condiciones exteriores. Abrir. Tirar el pull to inflate. Verificar salida habilitada.

C - Abrir. Verificar salida habilitada.

84.- ¿CUÁLES SON LOS PUNTOS QUE CONTEMPLA EL CHECK LIST DE LOS CHEQUEOS PREVENTIVOS?

A - Baños, Galley, Cabina de pasajeros, Pasajeros.

B - Baños, Cabina de Pasajeros, Salidas sector alar, Puertas.

C - Baños, Galley, Cabina de pasajeros, Cabina de mando.

85.- CUANDO ESTÁ SALIENDO HUMO DE UN OHB, ¿QUÉ DEBE HACER EL ASISTENTE DEL COMBATIENTE DEL FUEGO?

A - Ponerse guantes y tener disponible un halon / halon alternative. Obtener agua o líquido no alcohólico para enfriar OHB.

B - Ponerse PBE /Obtener agua o líquido no alcohólico en caso que sea un fuego de batería de litio.

C - Ponerse PBE y guantes / Verificar si hay calor en el OHB / Abrir ligeramente el OHB para que el combatiente descargue el halon / halon alternative

86.- CUANDO LAS LLAMAS SE HAN APAGADO EN UN OHB ¿CUÁL ES EL PROCEDIMIENTO ASOCIADO AL COMBATIENTE DEL FUEGO SI LA FUENTE PROVIENE DE UN ELEMENTO NO IDENTIFICADO?

A - El combatiente del fuego debe mantener las pertenencias de los pasajeros en el OHB, y luego verter agua o líquido no alcohólico sobre ellos para enfriar la zona ya que no se logró identificar el elemento.

B - El combatiente del fuego debe abrir el OHB más de lo necesario para que salga todo el humo a la cabina y poder identificar el elemento. Luego verter agua o líquido no alcohólico sobre todos los elementos que estén en el OHB para enfriar la zona y poder identificar el elemento.

C - El combatiente del fuego debe vaciar con precaución el OHB hasta que la fuente de humo/fuego sea identificada, y luego verter agua o líquido no alcohólico en el elemento para ser enfriado.

87.- CUANDO OCURRE UN FUEGO EN UN ÁREA CERRADA COMO UN OHB, CLOSET O BAÑO, ANTES DE ABRIR LA PUERTA, SIEMPRE SE DEBE VERIFICAR SI HAY CALOR EN EL PANEL DE LA PUERTA. ¿CÓMO REALIZA ESTA COMPROBACIÓN LA TRIPULACIÓN DE CABINA?

- A - Debe comprobar si hay calor utilizando la palma de la mano ya que la piel en este sector del cuerpo es más delgada y más sensible a los cambios de temperatura que el dorso.
- B - Debe comprobar si hay calor utilizando el dorso de la mano sin tocar el panel ya que se puede quemar, por lo tanto debe estar la mano a una distancia de 5cm del panel.
- C - Debe comprobar si hay calor utilizando el dorso de la mano ya que la piel en este sector del cuerpo es más delgada y más sensible a los cambios de temperatura que la palma.

88.- ¿CUÁNDO SE HARÁ USO DEL EQUIPO DE LOCALIZACIÓN, BENGALA, QUE SE ENCUENTRA EN EL KIT DE SUPERVIVENCIA DE LOS TOBOGANES BALSAS/BALSAS?

- A - Cuando se tiene la certeza que algún tipo de rescate está cerca.
- B - En la noche ya que las señales pirotécnicas se ven a mayor distancia.
- C - Cada 12 horas para asegurar emitir una señal constante.

89.- ¿CUÁNDO UN ASIENTO DE PASAJERO ES CONSIDERADO INOPERATIVO?

- A - Solo cuando falta el cinturón de seguridad.
- B - Cuando no asegura en posición vertical, cuando falta el cinturón de seguridad o cuando parte de su estructura está dañada.
- C - Cuando no asegura en posición vertical, cuando falta el cinturón de seguridad y la señal de abrochar cinturones está inoperativa.

90.- DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO EN EL PROCEDIMIENTO DE SELECCIÓN DE ABP, ¿DÓNDE DEBERÁN ESTAR SENTADOS ESTOS PASAJEROS DURANTE LA PREPARACIÓN DE CABINA?

- A - Para salida en sector alar en cualquier asiento de esa fila. Para puertas, en asiento del centro, lo más cercano a la salida. Para balsa auxiliar en asiento de pasillo, cercanos a las balsas.
- B - Para salida en sector alar en asiento adyacente a la salida. Para puertas en asiento de pasillo, lo más cercano a la salida. Para balsa auxiliar en asiento de pasillo, cercanos a las balsas.
- C - Solamente serán ubicados donde exista espacio disponible, de esta manera no se ve afectado el tiempo disponible para preparar a los pasajeros.

91.- DE ACUERDO A LOS PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA, ¿CUÁNDO EL COMANDANTE DARÁ LA ORDEN "TRIPULACIÓN, ATTENTION CREW, ATTENTION CREW" A LA TRIPULACIÓN DE CABINA?

- A - Ante cualquier situación que implique riesgo en la seguridad de la ejecución del vuelo (solo en vuelo).
- B - Ante cualquier situación que implique riesgo en la seguridad de la ejecución del vuelo, en cualquiera de sus fases (en tierra o en vuelo).
- C - Ante cualquier situación que implique riesgo en la seguridad de la ejecución del vuelo, (solo en tierra).

92.- DE ACUERDO A LOS PROCEDIMIENTOS ESTABLECIDOS EN EL MANUAL DE TRIPULANTES DE CABINA, LA ORDEN DEL COMANDANTE "TRIPULACIÓN ATTENTION CREW" PUEDE DERIVAR EN "JEFE DE SERVICIO AL COCKPIT", ¿QUÉ PROCEDIMIENTO DEBE SEGUIR LA TC DESPUÉS DE ESTE ANUNCIO?

- A - El JSB ingresa al cockpit, recibe instrucciones del Comandante. Al salir de la cabina de mando JSB llamará a la TC a galley delantero. TC recorren cabina de pax. Sólo 1 TC permanece en sector de galley posterior.
- B - El JSB ingresa al cockpit, recibe instrucciones del Comandante. Al salir de la cabina de mando se reúne con TC en sus respectivas estaciones. La TC permanecerá en el área de jumpseats a la espera de las instrucciones del JSB.
- C - El JSB ingresa al cockpit, recibe instrucciones del Comandante y al salir de la cabina de mando informará a la TC vía interfonía. La TC permanecerá en sus áreas de jumpseats a la espera de las instrucciones del JSB. En caso de falla del sistema de interfonía, las instrucciones serán entregadas en forma presencial en galley FWD.

93.- ¿DE QUÉ DEBE SER CONSCIENTE LA TRIPULACIÓN DE CABINA AL MOMENTO DE DETERMINAR EL ORIGEN DEL HUMO/FUEGO EN UN EVENTO A BORDO?

- A - Debe ser consciente de trasladar los equipos de emergencia y chalecos salvavidas del sector donde se originó el fuego previo al combate.
- B - Debe ser consciente de la importancia de tomar medidas inmediatas y agresivas.
- C - Debe ser consciente de la cantidad de pasajeros y asientos disponibles para reubicarlos previo al Combate.

94.- ¿DE QUÉ FORMA LA TRIPULACIÓN DE MANDO INDICARÁ A LA TRIPULACIÓN DE CABINA EL INICIO DE UNA EVACUACIÓN?

- A - La TM dará la orden "Evacuación" o activará el sistema de alerta de Evacuación (Evac Command), ya que todos los aviones disponen de éste.
- B - La TM dará la orden "Tripulación, Evacuación" y activará el sistema de alerta de Evacuación (Evac Command), si el avión dispone de éste.
- C - La TM dará la orden "Tripulación, Evacuación" sólo vía P.A.

95.- DESPUÉS DE UNA DESCOMPRESIÓN RÁPIDA O EXPLOSIVA Y ANTE EL ANUNCIO: "TRIPULACIÓN, ALTITUD SEGURA" ¿QUÉ ACCIONES DEBE REALIZAR LA TC?

- A - Asistir a pasajeros, verificar activación de máscaras de oxígeno, usar oxígeno portátil. Chequear baños y galleys. Mantener

informado al Comandante.

B - Asistir a TM-TC pasajeros, usar oxígeno portátil. Chequear baños y galleys. Mantener informado al Comandante.

C - Asistir a TM e informarles el estado de la cabina y pedir autorización para uso de Oxígeno portátil. Asistir a TC y pasajeros, despejar área afectada, chequear baños y galleys.

96.- DURANTE LA FRASEOLOGÍA EN UNA PREPARACIÓN DE CABINA, ¿QUÉ FUNCIONES DEBEN CUMPLIR LOS TC QUE NO ESTÁN ASIGNADOS EN CABINA?

A - Deberán observar principalmente el estado de los pasajeros e informar al Comandante cualquier anomalía. El aseguramiento de los galley. El JSB podrá reasignar funciones a los TC que no están en cabina si lo considera necesario.

B - Deberán adelantar el aseguramiento de los galley. Baños desocupados y asegurados mientras los otros TC efectúan la demostración. La TC podrá intercambiar funciones entre sí, dependiendo de la responsabilidad que se sienta capaz de asumir.

C - Deberán adelantar el aseguramiento de los galley. Baños desocupados y asegurados mientras los otros TC efectúan la demostración. El JSB podrá reasignar funciones a los TC que no están en cabina si lo considera necesario.

97.- DURANTE UNA EVACUACIÓN ¿CUÁLES SON LAS PRECAUCIONES QUE DEBE CONSIDERAR LA TC UNA VEZ ABIERTA LA SALIDA Y VERIFICADA SU CONDICIÓN DE HABILITADA?

A - Debe ubicarse en el lugar que le parezca más cómodo para dirigir la evacuación, sujetarse firmemente de la manilla de la puerta y posicionarse en el espacio de asistencia sin obstruir el camino de la salida. Dirigir la evacuación dando las órdenes establecidas según la emergencia.

B - En las puertas, sosteniéndose de la manilla de asistencia del marco de la puerta, mientras el tobogán/balsa se despliega e infla completamente, debe adoptar una postura verbal que le permita contener a las personas hasta que tire el pull to inflate. Debe mantener control visual de lo que ocurre tanto en el exterior como interior de la aeronave.

C - Debe sujetarse firmemente de la manilla del marco de la puerta y posicionarse en el espacio de asistencia sin obstruir el camino de la salida. Desde esa posición deberá dirigir la evacuación dando las órdenes establecidas según la emergencia y el equipamiento disponible en el avión.

98.- DURANTE UNA EVACUACIÓN EN AEROPUERTO O EN SU CERCANÍA, ¿HASTA QUÉ MOMENTO LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN SON RESPONSABLES DE LOS PASAJEROS?

A - Hasta que sean relevados por el personal de aeropuerto.

B - Hasta que sean relevados por los servicios de rescate.

C - Hasta que sean relevados por el personal de mantenimiento.

99.- DURANTE UNA PREPARACIÓN DE CABINA EN EL PASO 6, CON ANUNCIO BRACE FOR IMPACT DE TM: ¿QUÉ DEBE HACER LA TRIPULACIÓN DE CABINA?

A - JSB ordena por PA 2 veces PROTEJASE...PROTEJASE...BRACE...BRACE... Toda la TC da la orden a viva voz hasta que el avión se detenga asumiendo simultáneamente su posición de protección. Sin anuncio de TM a los 30 segundos, JSB la da igualmente.

B - JSB y toda la tripulación ordena a viva voz: PROTEJASE...PROTEJASE...BRACE...BRACE... hasta que el avión se detenga asumiendo simultáneamente su posición de protección. Sin anuncio de TM a los 30 segundos JSB la da igualmente.

C - JSB ordena por PA PROTEJASE...PROTEJASE...BRACE...BRACE... hasta que el avión se detenga. El resto de la tripulación da la orden a viva voz hasta que el avión se detenga asumiendo simultáneamente su posición de protección. Sin anuncio de TM a los 30 segundos, JSB la da igualmente.

100.- DURANTE UNA PREPARACIÓN DE CABINA, LOS TC DEBERÁN INSTRUIR A LOS PASAJEROS SOBRE LA POSICIÓN DE PROTECCIÓN. EN ASIENTOS EQUIPADOS CON CINTURÓN DE TRES PUNTAS, ¿CUÁL SERÁ LA POSICIÓN QUE DEBERÁN ADOPTAR LOS PASAJEROS PARA ENFRENTAR EL IMPACTO?

A - Inclinarsse hacia adelante, apoyar la cabeza (cara hacia abajo y el pecho sobre las piernas y rodear las piernas por debajo con los brazos. Si no es posible, agarrar los tobillos o piernas.

B - Sentarse derecho, con cinturón de cadera y arnés de hombro ajustados, las manos sobre las piernas y el mentón hacia el pecho.

C - Sentado lo más cerca posible del respaldo. Cinturón de seguridad ajustado sobre las caderas y arnés ajustado. Pies separados y apoyados en el suelo alejados del asiento. Manos sobre las piernas o sujetas del borde del asiento.

101.- DURANTE UNA PREPARACIÓN DE CABINA PARA EVACUACIÓN PLANIFICADA, ¿DE QUÉ FORMA EL JSB TRANSMITIRÁ A LA TC TODA LA INFORMACIÓN NECESARIA PARA INICIAR EL PROCEDIMIENTO?

A - A través de interfonía o PA según corresponda.

B - En forma presencial, reuniéndose con los TC en galley.

C - A través de interfonía.

102.- DURANTE UNA SITUACIÓN CATASTRÓFICA, ¿QUÉ PROCEDIMIENTO DEBERÁ SEGUIR LA TC UNA VEZ QUE EL AVIÓN ESTÉ DETENIDO?

A - La TC podrá dar inicio a la evacuación, solo si logra comunicarse con la TM.

B - La TC excepcionalmente deberá iniciar la evacuación sin la orden de la TM. La TC en lo posible, informará de la situación al Comandante usando los medios disponibles.

C - La TC excepcionalmente deberá iniciar la evacuación sólo con la orden de la TM. La TC en lo posible, informará de la situación al Comandante usando los medios disponibles.

103.- DURANTE UNA SITUACIÓN DE EMERGENCIA, LA FUNCIÓN PRINCIPAL DE LOS ABP, ES MANTENER A LAS PERSONAS ATRÁS MIENTRAS LAS PUERTAS SON ABIERTAS POR LA TC. ¿QUÉ OTRAS FUNCIONES TENDRÁN SI SE TRATA DE UN ATERRIZAJE FORZOSO?

- A - Abrir la salida, luego salir del avión, llevando consigo equipos de emergencia relevantes para la evacuación.
- B - Ser los primeros en salir del avión y permanecer abajo ayudando a las personas a salir del tobogán y alejarlas del avión. En segunda instancia, los ABP tienen como función abrir la salida en caso que el TC no pueda hacerlo.
- C - Ser los últimos en salir del avión y permanecer a bordo ayudando a la TC, asegurando que no quedan pasajeros a bordo. En segunda instancia, los ABP tienen como función abrir la salida en caso que TC no pueda hacerlo.

104.- EL DISPOSITIVO DE SUJECIÓN DE INFANTES/MENORES CHILD RESTRAINT SYSTEM (CRS), ES UN ASIENTO DE SEGURIDAD DE RESPALDO DURO PARA INFANTES, QUE ES APROBADO PARA SU USO EN VEHÍCULOS MOTORIZADOS Y AVIONES. CUANDO UN PASAJERO LO LLEVA A BORDO, ¿DE QUÉ ES RESPONSABLE LA TC?

- A - De ubicarlo en asiento que tenga un cinturón con airbelt /verificar que cumpla con ubicación permitida y que esté apropiadamente instalado/asistir al pasajero con briefing de seguridad.
- B - De instalarlo y que se ajuste apropiadamente/verificar que funciona, no está dañado y se ajusta al infante. Que esté apropiadamente asegurado/asistir al pasajero.
- C - De instalar extensión de airbelt para desactivar el sistema/verificar etiqueta de aprobación, que cumpla con ubicación permitida y que esté apropiadamente instalado/asistir al pasajero si solicita ayuda.

105.- EN CASO DE UN DITCHING DONDE SEA NECESARIO EL USO DE BALSAS AUXILIARES, ¿POR QUÉ LUGAR SE DEBERÍAN SACAR?

- A - Preferentemente por las salidas alares. En caso que las condiciones no lo permitan, deberán ser sacadas por las puertas.
- B - Preferentemente por las puertas. En caso que las condiciones no lo permitan, deberán ser sacadas por las salidas alares.
- C - Preferentemente por las puertas traseras y por las salidas alares.

106.- EN CASO DE UN HUMO/FUEGO EN GALLEY, SI NO SE PUEDE IDENTIFICAR LA FUENTE, EN PRIMERA INSTANCIA, ¿QUÉ PROCEDIMIENTO SE DEBE REALIZAR?

- A - Aplicar procedimiento base de combate del fuego.
- B - Avisar al JSB para que indique que se debe hacer. No se pueden desactivar los CB sin autorización.
- C - Desactivar todos los CB del galley.

107.- ¿EN CUÁNTAS SITUACIONES PODRÍA DERIVAR LA ORDEN ENTREGADA POR EL COMANDANTE “TRIPULACIÓN ATTENTION CREW”?

- A - La orden podría derivar en 3 situaciones: “Jefe de Servicio a Bordo al Cockpit”, “Tripulación Cancelado, Attention Crew Cancelado”, “Tripulación, Evacuación”.
- B - La orden podría derivar en 2 situaciones: “Jefe de Servicio a Bordo al Cockpit”. “Tripulación Cancelado, Attention Crew Cancelado”.
- C - La orden podría derivar en 3 situaciones: “Jefe de Servicio a Bordo al Cockpit”. “Tripulación Cancelado, Attention Crew Cancelado”, “Desembarque rápido”.

108.- EN CUANTO AL MANEJO DE GALLEYS, ¿QUÉ PRECAUCIÓN DEBE TENER LA TC CON RESPECTO AL USO DE LOS EQUIPOS DEL GALLEY?

- A - Los equipos de galley solo deben ser guardados en despegue y aterrizaje.
- B - Los equipos de galley deben ser guardados y asegurados en sus respectivos compartimentos de almacenaje durante rodaje, turbulencia, despegue y aterrizaje.
- C - Los equipos de galley deben ser guardados y asegurados sólo cuando el galley esté sin supervisión.

109.- EN EL BRIEFING OPERACIONAL DIRIGIDO POR EL COMANDANTE DEL VUELO, ¿QUÉ CONTENIDOS SE ABORDAN RELATIVOS A LA SEGURIDAD?

- A - Condiciones meteorológicas. Información de cualquier diferido con impacto en cabina a TC. Coordinación de contraseña para acceso al cockpit. Otros aspectos relevantes para la seguridad de la operación.
- B - Condiciones meteorológicas. Contenido de las últimas RTM, Clave acceso al cockpit, CRM, MMPP ubicación y Drill Code.
- C - Condiciones meteorológicas, Informar a TC de cualquier diferido con impacto en cabina de mando y cabina de pasajeros y otros relevantes para la seguridad de la operación.

110.- EN EL EMBARQUE, ¿CUÁLES SON LAS INSTRUCCIONES QUE EL TRIPULANTE DE CABINA DEBE ENTREGAR A LOS PASAJEROS QUE PUEDAN NECESITAR AYUDA PARA DESPLAZARSE A UNA SALIDA?

- A - La ruta hacia la salida más cercana. La ubicación de otras salidas a nivel de piso. El momento oportuno para moverse a la salida en una evacuación. Ubicación del baño más cercano. Preguntar por la manera más apropiada de ayudarlo de manera de evitarle dolor o un daño mayor.
- B - La ruta hacia la salida de piso más cercana. La ubicación de otras salidas a nivel de piso. El momento oportuno para moverse a la salida en una evacuación. Preguntar por la manera más apropiada de ayudarlo de manera de evitarle dolor o un daño mayor.
- C - La ruta hacia la salida más cercana. La ubicación de otras salidas a nivel de piso y ventanillas de emergencia. Indicarle el momento oportuno para moverse a la salida en una evacuación.

111.- EN EL PASO 7 DEL CHECK LIST DE PREPARACIÓN DE CABINA PLANIFICADA ¿QUÉ SE DEBE HACER DESPUÉS QUE EL AVIÓN HACE CONTACTO EN AGUA O TIERRA?

- A - Se debe iniciar evacuación, no se requiere orden de evacuación.
- B - Se debe iniciar evacuación ante orden de evacuación o situación catastrófica.
- C - Se debe iniciar evacuación sólo con orden de evacuación.

112.- EN FUEGOS DE BATERÍA DE LITIO ¿QUÉ ES LO QUE PROPORCIONA UN ENFRIAMIENTO SUFICIENTE PARA EVITAR QUE SE VUELVAN A ENCENDER Y/O SE PROPAGUE EL FUEGO A LAS BATERÍAS ADYACENTES?

- A - Sólo hielo o hielo seco.
- B - Sólo agua u otro líquido no alcohólico.
- C - Sólo halon

113.- ¿EN QUÉ ASIENTOS ESTÁN UBICADAS LAS TARJETAS DE INFORMACIÓN DE SEGURIDAD DEL AVIÓN?

- A - En todos los asientos del avión, adicionalmente una en cada Jumpseat para uso de la Tripulación de Cabina.
- B - Ubicadas una en cada asiento de pasajeroSolamente en asientos en salida de emergencia. .
- C - Solamente en asientos en salida de emergencia.

114.- ¿EN QUÉ ASPECTOS LA TRIPULACIÓN DE CABINA DEBE ENFOCAR SU CONCENTRACIÓN DURANTE LA REVISIÓN SILENCIOSA?

- A - Ubicación en la cual está el avión. Baños bloqueados. Tiempo de vuelo. Entorno geográfico. Posición de seguridad. Procedimientos de emergencia en los cuales pudiera prestar ayuda un pasajero. Cantidad de pasajeros total del avión.
- B - Consciencia del entorno geográfico. Puertas en automático y tipo de dispositivos de evacuación disponibles. Posición de protección. Orden de protección a pasajeros. Cantidad de pasajeros en área designada, incluyendo pasajeros con necesidades especiales. Identificación de posibles ABP. Apertura de salidas de emergencia según avión. Orden de evacuación a pasajeros.
- C - Ubicación en la que se encuentra el avión. Procedimientos de la Tripulación de Vuelo. Procedimientos de emergencia en los cuales pudiera prestar ayuda un pasajero. Orden de evacuación. Dispositivos de evacuación disponibles.

115.- ¿EN QUÉ CONSISTE EL CINTURÓN PARA INFANTES-BABY BELT?

- A - Dispositivo de sujeción ajustable para niños que viajan en un asiento adyacente a un adulto. Que se instala alrededor del respaldo del asiento.
- B - Dispositivo de sujeción ajustable para un infante que viaja en brazos de un adulto, el cual es conectado al cinturón de seguridad del adulto.
- C - Cinturón ajustable para silla de infantes, el cual se instala en despegues y aterrizajes.

116.- ¿EN QUÉ CONSISTE EL DISPOSITIVO DE SUJECIÓN DE INFANTES/MENORES - CHILD AVIATION RESTRAINT CARES?

- A - Es un asiento de seguridad de respaldo duro para infantes, que es aprobado para su usen vehículos motorizados y aviones.
- B - Consiste en un arnés que se instala alrededor del respaldo del asiento de YC y se asegura con el cinturón de seguridad del asiento del avión para proveer retención a la parte superior del cuerpo y es proporcionado por el pasajero.
- C - Consiste en un cinturón de seguridad acolchado, que evita daños en los niños frente a fuerzas de desaceleración. Sólo se dispone de dos dispositivos a bordo.

117.- ¿EN QUÉ CONSISTE EL PROCEDIMIENTO DE REVISIÓN SILENCIOSA DURANTE LAS FASES DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE?

- A - Consiste en revisar los procedimientos de evacuación y estar conscientes del entorno en estas fases, permite estar preparados para adaptarse a la situación y aumenta la probabilidad de responder rápida y correctamente ante una emergencia.
- B - Consiste en revisar los procedimientos de evacuación y de servicio, estar conscientes del entorno en estas fases, permite estar preparados para adaptarse a la situación y aumenta la probabilidad de responder rápida y correctamente ante una emergencia y una contingencia de servicio a bordo.
- C - Consiste en revisar los procedimientos de embarque y desembarque de pasajeros y estar conscientes del entorno en estas fases.

118.- ¿EN QUÉ CONSISTE UNA PREPARACIÓN DE CABINA PARA EVACUACIÓN PLANIFICADA?

- A - En una serie de acciones que permiten instruir a los pasajeros respecto a la información de seguridad que deben conocer siempre antes de cada despegue.
- B - En una serie de acciones que permiten instruir a los pasajeros y asegurar la cabina para un aterrizaje forzoso o un amaraje.
- C - En una serie de acciones que permiten instruir a los pasajeros para asistir a la Tripulación de Cabina durante una evacuación.

119.- ¿EN QUÉ ESTADO SE ENCUENTRA EL PBE DRÄGER, SI DURANTE EL CHEQUEO DE PRE VUELO, EL SELLO SOBRE EL SEGURO METÁLICO ESTÁ DAÑADO O NO SE ENCUENTRA, PERO LA CINTA AMARILLA ESTÁ INTACTA?

- A - Inoperativo.
- B - Operativo.
- C - Se deberá llamar a personal de mantenimiento para que determine el estado del equipo, ya sea operativo o inoperativo.

120.- ¿EN QUÉ FASES DEL VUELO PUEDE OCURRIR UNA EVACUACIÓN NO PLANIFICADA?

- A - Durante el vuelo crucero, cuando no existe planificación de alternativa de aterrizaje.
- B - Durante las fases de embarque, rodaje, despegue o aterrizaje.

C - Sólo durante el despegue y aterrizaje.

121.- ¿EN QUÉ FASES DEL VUELO SE PUEDEN UTILIZAR LOS HORNOS Y QUÉ PRECAUCIÓN SE DEBE TENER?

- A - Pueden ser usados en tierra y en vuelo, excepto durante el abastecimiento de combustible. Cuando estén encendidos, si no hay TC en galley, se deben mantener las cortinas del galley abiertas y TC debe estar alerta a indicios de un posible fuego.
- B - Pueden ser usados en tierra, en rodaje, despegue y en vuelo, incluso durante el abastecimiento de combustible siempre y cuando estén bajo supervisión.
- C - Pueden ser usados en tierra, en rodaje, despegue y en vuelo, excepto durante el abastecimiento de combustible. Cuando estén encendidos, debe encontrarse a lo menos un TC en galley.

122.- ¿EN QUÉ POSICIÓN DEBEN ESTAR LOS RESPALDOS DE LOS ASIENTOS DE LA CABINA DE PASAJEROS PARA RODAJES, DESPEGUES Y ATERRIZAJES?

- A - En posición vertical.
- B - En posición vertical, excepto pasajeros de las últimas filas.
- C - En posición vertical sólo si en los asientos posteriores hay pasajeros.

123.- ¿EN QUÉ SITUACIONES SE DARÁ LA ORDEN A PASAJEROS “PROTÉJASE...PROTÉJASE...BRACE...BRACE”?

- A - Siempre que la TC considere necesario, durante las fases de embarque, rodaje, despegue y aterrizaje.
- B - Siempre ante un evento inesperado, cuando se detecte una condición de peligro o ante la inminencia de un impacto
- C - Siempre ante un evento inesperado de humo en cabina.

124.- ¿EN QUÉ SITUACIONES SE DEBE EFECTUAR EL CHEQUEO PRE VUELO?

- A - Sólo cuando se aborda el avión en posta inicial.
- B - Siempre que el avión queda sin supervisión. Cuando una nueva tripulación de Mando sube al avión.
- C - Previo al primer vuelo, cuando el avión ha quedado desatendido o cuando una nueva Tripulación de Cabina asume el control de la cabina del avión.

125.- ¿EN QUÉ SITUACIONES SE PODRÁ REALIZAR UNA APERTURA DE PUERTA DESDE EL INTERIOR EN OPERACIÓN NORMAL?

- A - Sólo en situaciones de contingencia, previa autorización del Comandante al JSB. La puerta podrá ser abierta sólo si cuenta con una manga, escalera o algún otro equipo como camión de CAT o APV.
- B - Sólo en situaciones de contingencia, previa autorización del Comandante a cualquier TC a cargo de puerta. La puerta debe contar con manga o escalera o camión de CAT o APV. En caso contrario, cinta de seguridad.
- C - Sólo en situaciones de contingencia, previa autorización del JSB a cualquier TC a cargo de puerta. La puerta debe contar con manga o escalera o camión de APV.

126.- EN RELACIÓN A LA OPERACIÓN DE PUERTAS EN LA EJECUCIÓN DEL VUELO, ¿CUÁL ES LA INFORMACIÓN QUE DEBERÁ ENTREGAR EL JSB, CUANDO VIAJE PERSONAL TÉCNICO EN EL VUELO? (TRIPULACIÓN DE MANDO, TRIPULANTE DE CABINA, ENCARGADO DE OPERACIONES, TÉCNICO DE MANTENIMIENTO)

- A - Que no puede manipular las puertas sin autorización. Si se necesita de su intervención y/o apoyo, será siempre a requerimiento de parte de la Tripulación de Vuelo.
- B - Que puede manipular las puertas cuando viaje en comisión de servicio y sea requerido por la Tripulación de Mando y Tripulación de Cabina.
- C - Que puede manipular las puertas sin autorización siempre y cuando tenga la habilitación del avión correspondiente.

127.- EN RELACIÓN AL USO DE CINTURONES DE SEGURIDAD, ¿EN QUÉ FASES DEL VUELO LA TRIPULACIÓN CABINA DEBERÁ HACER USO DE ELLOS?

- A - La TC deberá permanecer sentado con cinturón de seguridad y arnés ajustados durante las maniobras de rodaje, despegue y aterrizaje y siempre que el Comandante así lo ordene.
- B - La TC deberá permanecer sentado con cinturón de seguridad y arnés abrochados durante las fases de despegue, aterrizaje y siempre que el Comandante así lo ordene.
- C - La TC deberá permanecer sentado con cinturón de seguridad y arnés abrochados durante las fases de rodaje, despegue, aterrizaje.

128.- EN SITUACIÓN DE EMERGENCIA O DE IRREGULARIDADES EN VUELO QUE PUEDEN SER ADVERTIDAS POR LOS PASAJEROS, EL COMANDANTE DEBE ENTREGAR INFORMACIÓN, ¿QUÉ SUCEDE SI EL COMANDANTE NO PUEDE CUMPLIR CON LO ANTERIOR?

- A - Podrá designar sólo a un miembro de la tripulación de mando para que lo haga, instruyéndole convenientemente.
- B - Podrá designar a otro miembro de la tripulación para que lo haga, instruyéndole convenientemente.
- C - No podrá designar a otro miembro de la tripulación ya que la entrega de la información es de exclusiva responsabilidad del Comandante.

129.- EN UNA EVACUACIÓN EN TIERRA DURANTE LA APERTURA DE SALIDAS DE EMERGENCIA, ¿QUÉ ES LO QUE DEBE VERIFICAR EL TC PARA DETERMINAR QUE LA SALIDA ESTÁ HABILITADA?

- A - El tobogán debe haberse inflado completamente. El ángulo en que quedó inflado permite el deslizamiento seguro de las personas,

y si queda el tobogán inflado a nivel de piso, no se podrá usar esa salida.

B - El tobogán debe haberse inflado completamente. El ángulo en que quedó inflado permite el deslizamiento seguro de las personas y el área está libre de peligros antes de iniciar la evacuación por esa salida. El tobogán podría quedar inflado casi a nivel de piso, caso en el cual se puede caminar sobre él para salir del avión.

C - El tobogán debe haberse inflado. El tobogán podría quedar inflado casi a nivel de piso, caso en el cual se puede caminar sobre él para salir del avión.

130.- EN UNA PREPARACIÓN DE CABINA PARA TIERRA, CON EL ANUNCIO DE TM: TRIPULACIÓN, PRÓXIMOS AL ATERRIZAJE ¿QUÉ DEBE HACER LA TRIPULACIÓN DE CABINA?

A - Aumentar la iluminación de cabina. Todos los TC se aseguran en sus jumpseats. TC responsables reportan Cabina asegurada al JSB. JSB reporta al Comandante CABINA ASEGURADA por interfono o de forma presencial.

B - Apagar completamente la iluminación de cabina. Todos los TC se aseguran en sus jumpseats. TC. TC responsables reportan CABINA PREPARADA al JSB. JSB reporta al Comandante presencialmente.

C - Disminuir iluminación de cabina. Todos los TC se aseguran en sus jumpseats. TC responsables reportan Cabina preparada al JSB. JSB reporta al Comandante CABINA PREPARADA por interfono o Cabin Ready, si el avión dispone de esta función.

131.- EN UNA PREPARACIÓN DE CABINA PARA UNA EVACUACIÓN PLANIFICADA EN AMARAJE ¿EN QUÉ MOMENTO Y CÓMO DEBE ENTREGARSE EL CHALECO SALVAVIDAS DE INFANTE?

A - No está establecido el momento de manera específica. Lo importante es que la tripulación se asegure de que lo ocupe.

B - Al inicio de la demostración, antes de comenzar con la fraseología, indicando al adulto responsable que no debe ser inflado antes de salir del avión.

C - Al finalizar la demostración, indicando al adulto responsable que siga las instrucciones de uso impresas en el chaleco, asistiendo si es necesario, y reiterándole que debe ser inflado al salir del avión.

132.- FINALIZADO EL DESEMBAQUE DE PASAJEROS ¿CUÁL ES LA RESPONSABILIDAD DEL TRIPULANTE DE CABINA CON PASAJEROS CON NECESIDADES ESPECIALES?

A - La Tripulación de Cabina completa y un TM deben permanecer a bordo hasta que el pasajero sea desembarcado por personal de Servicio al Pasajero.

B - Personal de Servicio al Pasajero debe permanecer a bordo hasta la llegada de la silla de ruedas, ya que los Tripulantes de Cabina dejan de tener la responsabilidad de los pasajeros al finalizar el vuelo.

C - Al menos 1 Tripulante de Cabina debe permanecer a bordo hasta que el pasajero sea desembarcado por Personal de Servicio al Pasajero.

133.- FRENTE A UNA AMENAZA DE EXPLOSIVO A BORDO, CUANDO LA TC LOCALIZA EL ARTEFACTO SOSPECHOSO Y NO ES POSIBLE TRASLADARLO A LRBL ¿CUÁLES SON ALGUNAS DE LAS ACCIONES QUE DEBE REALIZAR PARA PROTEGER A LOS PASAJEROS?

A - Mover a los pasajeros al menos 2 filas de asientos alejados de la ubicación de la bomba. Los pasajeros cerca del dispositivo sospechoso, deberán proteger su cuerpo con almohadas, permanecer con su cinturón de seguridad ajustado y con la cabeza apoyada al respaldo del asiento. Los respaldos deberán estar en posición vertical, mesas guardadas y los elementos de servicio deberán ser recogidos.

B - Mover a los pasajeros al menos 2 filas de asientos alejados de la ubicación de la bomba. Los pasajeros cerca del dispositivo sospechoso, deberán ser reubicados en los asientos disponibles, permanecer con su cinturón de seguridad ajustado y con la cabeza por debajo del nivel del cabezal. Los respaldos deberán estar en posición vertical, mesas guardadas, la entrega de servicio se coordinará con el comandante.

C - Mover a los pasajeros al menos 4 filas de asientos alejados de la ubicación de la bomba. Los pasajeros cerca del dispositivo sospechoso, deberán proteger sus cabezas con almohada, frazadas o piezas de ropa, permanecer con su cinturón de seguridad ajustado y con la cabeza por debajo del nivel del cabezal. Los respaldos deberán estar en posición vertical, mesas guardadas y los elementos de servicio deberán ser recogidos.

134.- LA TC PODRÁ DAR INICIO A LA EVACUACIÓN, SOLO SI LOGRA COMUNICARSE CON LA TM.

A - La TC podrá dar inicio a la evacuación, solo si logra comunicarse con la TM.

B - La TC excepcionalmente deberá iniciar la evacuación sin la orden de la TM. La TC en lo posible, informará de la situación al Comandante usando los medios disponibles.

C - La TC excepcionalmente deberá iniciar la evacuación sólo con la orden de la TM. La TC en lo posible, informará de la situación al Comandante usando los medios disponibles.

135.- PARA EL CHEQUEO PRE VUELO DE LOS ASIENTOS DE PASAJEROS, ¿CUÁNTOS ASIENTOS DEBEN VERIFICAR SU RESPONSABILIDAD?

A - Al menos 7 asientos por zona de responsabilidad.

B - Al menos 9 asientos por zona de responsabilidad.

C - Al menos 8 asientos por zona de responsabilidad.

136.- PARA EL CHEQUEO PRE VUELO DE LOS ASIENTOS DE PASAJEROS, ¿CUÁNTOS ASIENTOS DEBEN VERIFICAR POR ZONA DE RESPONSABILIDAD?

A - Al menos 7 asientos por zona de responsabilidad.

B - Al menos 9 asientos por zona de responsabilidad.

C - Al menos 8 asientos por zona de responsabilidad.

137.- PARA EL TRANSPORTE DE ÓRGANOS PARA TRASPLANTE (LHO), ¿CUÁL ES EL PROCEDIMIENTO ESTABLECIDO DURANTE EL EMBARQUE?

- A - El transporte de órganos humanos y tejidos para trasplante es considerado delicado, por lo que será embarcado antes del cierre de puertas. El contenedor será transportado en personal médico aconseje.
- B - El transporte de órganos humanos y tejidos para trasplante es considerado prioridad en el vuelo. El contenedor será transportado en cabina de pasajeros, donde el capitán determine.
- C - El transporte de órganos humanos y tejidos para trasplante es considerado prioridad en el vuelo. El contenedor será transportado en la cabina de mando.

138.- PARA PODER USAR EL DISPOSITIVO CARES - CHILD AVIATION RESTRAINT, ¿CUÁL ES EL PESO DE UN NIÑO QUE SOPORTA EL DISPOSITIVO?

- A - Está aprobado para uso por niños con un peso entre 10 y 20 kilos.
- B - Está aprobado para uso por niños con un peso entre 20 y 30 kilos.
- C - Está aprobado para uso por niños con un peso entre 30 y 40 kilos.

139.- ¿PARA QUÉ SE DEBE INSTRUIR ABP, EN UNA SITUACIÓN DE AMARAJE, EN AVIONES EQUIPADOS CON TOBOGANES Y BALSAS AUXILIARES?

- A - Para asistir a la TC en la entrega de chalecos salvavidas cuando sea necesario.
- B - Para asistir a la TC en la apertura de puertas y para remoción, traslado e inflado de balsas auxiliares.
- C - Para mantener controlados a los pasajeros a bordo de las balsas auxiliares.

140.- ¿PARA QUÉ SE UTILIZA EL KPU/NPU A BORDO?

- A - Como medida de protección específicamente ante sospecha de derrames de mercancías peligrosas dentro del avión, así se evita el contacto directo con estas mercancías en caso de que requieran ser limpiadas
- B - Como medida de protección específicamente ante sospecha de enfermedades infecto contagiosas para evitar contacto con desechos biológicos y otros fluidos corporales en caso de que requieran ser limpiados.
- C - Como medida de protección específicamente para guardar los desechos y elementos cortopunzantes utilizados en la atención a un pasajero.

141.- ¿QUÉ ANUNCIO DARÁ EL COMANDANTE A SU TRIPULACIÓN EN EL CASO DE PRODUCIRSE UNA TURBULENCIA SEVERA?

- A - El capitán encenderá, apagará y encenderá (ON - OFF - ON) la señal de cinturones.
- B - El capitán dará el anuncio: "TRIPULACIÓN DE CABINA, TOMAR ASIENTO Y ABROCHAR CINTURONES
- C - El capitán dará el anuncio: "TRIPULACIÓN, TOMAR ASIENTO".

142.- ¿QUÉ CARACTERÍSTICAS TIENE EL ELT- RESCUE 406 (SE)?

- A - Switch rotatorio de 3 posiciones (OFF/ARM/TEST) ubicado en la base del equipo. Batería que se activa: automáticamente en agua estando en modo ARM (no requiere sal). Manualmente en tierra estando en modo XMT (no requiere agua).
- B - Switch rotatorio de 4 posiciones (XMT/OFF/ARM/TEST) ubicado en la base del equipo. Batería que se activa: automáticamente en agua estando en modo ARM (no requiere sal). Manualmente en tierra estando en modo XMT (no requiere agua).
- C - Switch rotatorio de 4 posiciones (XMT/OFF/ARM/ON) ubicado en la base del equipo. Batería que se activa: automáticamente en agua estando en modo ARM (requiere sal). Manualmente en tierra estando en modo XMT (requiere agua).

143.- ¿QUÉ CARACTERÍSTICAS TIENE EL PBE AIR LIQUIDE?

- A - Una capucha flexible de doble capa. Un contenedor de oxígeno comprimido en forma de anillo en la base del equipo. Un sello de goma para el cuello. Un visor antiempañante. Una membrana fónica. Una válvula relief y un sistema de absorción de CO2.
- B - Una capucha rígida. Un generador de oxígeno químico en forma de anillo en la base del equipo. Un sello de goma para el cuello. Un visor antiempañante. Una membrana fónica. Una válvula relief y un sistema de absorción de CO2.
- C - Una capucha flexible de doble capa. Un contenedor de oxígeno comprimido en forma de anillo en la base del equipo. Un sello de goma para el cuello. Un pull to actuate. Un visor antiempañante. Un micrófono. Una válvula relief y un sistema de absorción de CO2.

144.- ¿QUÉ CONSIDERACIONES DEBE TENER LA TC AL CHEQUEAR CONDICIONES EXTERIORES, DURANTE EL PROCEDIMIENTO DE APERTURA DE SALIDAS DE EMERGENCIA?

- A - Antes de abrir una salida la TC debe evaluar a través del visor o ventana verificando que el área está despejada de peligros tales como humo, fuego, obstáculos o escombros de modo que sea segura la evacuación por esa salida. En amaraje, verificar que no haya filtraciones de agua a nivel del marco de la puerta.
- B - Antes de abrir una salida la TC debe evaluar a través del visor o ventana verificando que el área está despejada de peligros tales como humo, fuego, obstáculos o escombros de modo que sea segura la evacuación por esa salida. En amaraje, verificar que el nivel del agua no supere el visor de la puerta.
- C - Antes de abrir una salida la TC debe evaluar únicamente la presencia de fuego en el exterior, para que sea segura la evacuación por esa salida.

145.- ¿QUÉ DEBE CONFIRMAR EL JSB CON EL COMANDANTE EN LA LETRA "I" DEL TESTI?

- A - Quién dará la información a los tripulantes sobre la emergencia.

B - Quién dará el orden de evacuación.

C - Quién dará la información a pasajeros sobre la naturaleza de la emergencia.

146.- ¿QUÉ DEBE HACER LA TC CON SALIDA NO HABILITADA DURANTE UNA EVACUACIÓN?

A - Debe advertir a los pasajeros de la condición de la salida y redirigirlos hacia otra salida dando la orden "salgan por allágo that way", alentando a los pasajeros a moverse rápido y apurarse.

B - Debe advertir a los pasajeros de la condición de la salida y redirigirlos hacia la salida habilitada más cercana dando la orden "salida bloqueada...salgan por allá...blocked exit... go that way", alentando a los pasajeros a moverse rápido y apurarse.

C - Debe advertir a los pasajeros de la condición de la salida y redirigirlos hacia la salida habilitada más cercana dando la orden "salida bloqueada ..blocked exit", alentando a los pasajeros a moverse rápido y apurarse.

147.- ¿QUÉ DEBE HACER LA TRIPULACIÓN DE CABINA SI LA TRIPULACIÓN DE MANDO ACTIVA EL PROCEDIMIENTO DE DESEMBARQUE O EVACUACIÓN DEL AVIÓN DURANTE UNA RECARGA DE COMBUSTIBLE?

A - La TC activará el procedimiento de desembarque rápido o evacuación habilitando las puertas de su sector del avión.

B - Los TC ubicados en sector de puertas iniciarán el desembarque por las salidas posteriores, redirigiendo pasajeros hacia esa zona. Las puertas delanteras sólo serán abiertas en caso de ser estrictamente necesario. Los otros TC ubicados en cabina de pasajeros habilitarán inmediatamente la salida de emergencia más cercana.

C - Los TC ubicados en sector de puertas iniciarán el desembarque por las salidas que cuenten con manga, dirigiendo a los pasajeros al aeropuerto. Los TC ubicados en cabina de pasajeros saldrán por las puertas posteriores.

148.- ¿QUÉ DEBE LOCALIZAR LA TRIPULACIÓN DE CABINA PARA IDENTIFICAR UN FUEGO EN UN ÁREA OCULTA?

A - Debe localizar un "punto de calor".

B - Debe localizar un "punto con llamas".

C - Debe localizar un "punto con humo".

149.- ¿QUÉ ES EL TUC (TIEMPO ÚTIL DE CONSCIENCIA)?

A - Es el intervalo entre la interrupción del aporte de oxígeno o exposición a un ambiente pobre en oxígeno, desde el momento en que se pierde la capacidad de razonar coherentemente, hasta la pérdida total de consciencia.

B - Es el intervalo entre la interrupción del aporte de oxígeno o exposición a un ambiente pobre en oxígeno, hasta el momento en que se pierde la capacidad de tomar acciones protectoras o correctivas.

C - Es el intervalo entre la interrupción del aporte de oxígeno o exposición a un ambiente pobre en oxígeno, hasta el momento en que la persona comienza a presentar los síntomas de hipoxia y pierde totalmente la consciencia.

150.- ¿QUÉ ES UNA SITUACIÓN CATASTRÓFICA?

A - Es una situación extrema y evidente de amenaza de vida a los ocupantes del avión, siendo imprescindible la inmediata evacuación.

B - Es una situación de aparente riesgo a los ocupantes del avión, siendo imprescindible la inmediata evacuación.

C - Es una situación extrema y evidente de amenaza de vida, que requiere un análisis conjunto de la TC y la TM para dar inicio a la evacuación.

151.- ¿QUÉ EXTENSIONES DE SEGURIDAD SE DEBEN UTILIZAR PARA ASIENTOS CON AIRBELT?

A - Extensiones de seguridad para asientos con airbelt.

B - Extensiones de asientos estándar.

C - No se pueden utilizar extensiones en asientos con airbelt.

152.- ¿QUÉ FUNCIONES DEBEN CUMPLIR LOS TC NO ASIGNADOS A PUERTAS DURANTE UNA EVACUACIÓN?

A - Dirigir a los pasajeros hacia las salidas habilitadas desde una ubicación que les permita tener visibilidad de la cabina, incluso subiéndose a un asiento de pasillo. Deben mantener una constante comunicación con la TM, informando de las condiciones de los pasajeros y cabina.

B - Dirigir a los pasajeros hacia las salidas habilitadas desde una ubicación que les permita tener visibilidad de la cabina, incluso subiéndose a un asiento de pasillo. Deben mantener una constante evaluación de las condiciones, las que pueden variar durante la evacuación. Cuando ya no haya flujo de pasajeros, mientras estos TC se movilizan hacia la salida, deben verificar que no queden más pasajeros a bordo.

C - Dirigir a los pasajeros hacia las salidas habilitadas. Siempre deben ubicarse en el sector cercano a las puertas y mantener una constante evaluación de las condiciones, las que pueden variar durante la evacuación. Cuando ya no haya flujo de pasajeros, mientras estos TC se movilizan hacia la salida, deben verificar que no queden más pasajeros a bordo.

153.- ¿QUÉ FUNCIONES PUEDE DESEMPEÑAR LA TRIPULACIÓN DE CABINA DURANTE LOS RODAJES?

A - Funciones de seguridad tales como: Control del procedimiento de cabina libre, verificación de pasajeros sentados durante el rodaje, detención momentánea del avión y cualquier otra situación inusual.

B - Funciones de seguridad tales como: Control del procedimiento de cabina libre, verificación de pasajeros sentados durante el despegue o detención momentánea del avión y cualquier otra situación inusual. Funciones de preparativos de servicios.

C - Funciones de preparativos para el servicio, tales como: Hacer las cafeteras, ordenar los carros, armado de gaveta de líquidos, entre otros.

154.- ¿QUÉ OCURRE CON LA SEÑAL LUMINOSA EN BAÑO REGRESE A SU ASIENTO EN DESCOMPRESIÓN?

- A - Se enciende junto con la señal de abrochar cinturones.
- B - Se enciende para que el pasajero vuelva a su asiento y se asegure durante el descenso.
- C - Se inhibe.

155.- ¿QUÉ PODEMOS AFIRMAR EN RELACIÓN A LA ALIMENTACIÓN DE LA TRIPULACIÓN DE MANDO?

- A - Las comidas, refrigerios o bebidas no deberán ser ingeridas en forma simultánea por los tripulantes que ocupan los asientos de los pilotos y, además, tales comidas habrán de ser obligatoriamente distintas.
- B - Las comidas, refrigerios o bebidas del Comandante y Copiloto deben ser diferentes entre sí y pueden ser consumidas al mismo tiempo si el vuelo es inferior a 2 horas.
- C - Las comidas, refrigerios o bebidas del Comandante y Copilotos pueden ser idénticas, pero el Jefe de Servicio a Bordo debe entregarlas en horarios distintos.

156.- ¿QUÉ PROCEDIMIENTO DEBE APLICAR LA TRIPULACIÓN DE CABINA FRENTE A UN FUEGO EN EL BAÑO SI EL PANEL DE LA PUERTA ESTÁ CALIENTE?

- A - Ponerse PBE. Combatiente del fuego debe protegerse. Abrir ligeramente la puerta. Descargar el extintor de halon / halon alternative. Cerrar la puerta del baño. Repetir los últimos tres pasos, según sea necesario. Ingresar al baño y localizar el origen del fuego/humo.
- B - Ponerse PBE. Combatiente del fuego debe protegerse. Abrir la puerta para que ingrese el Combatiente. Descargar el extintor de halon / halon alternative. Cerrar la puerta del baño. Repetir los últimos tres pasos, según sea necesario.
- C - Ponerse PBE, si es necesario. Combatiente del fuego no requiere protegerse ya que ocupa la puerta como protección. Abrir la puerta. Descargar el extintor de halon / halon alternative. Cerrar la puerta del baño. Repetir los últimos tres pasos.

157.- ¿QUÉ REQUERIMIENTOS DEBERÁ CUMPLIR UN PASAJERO QUE HACE USO DE SU PASAJE LIBERADO PARA IR SENTADO EN UN JUMPSEAT?

- A - Ser empleado de la empresa o beneficiario de él. Para ocupar un jumpseat deberá tener 15 años o más. Recibir un briefing respecto de los elementos de seguridad asociados al jumpseat. Cumplir con los mismos requisitos y condiciones de un pasajero sentado en salida de emergencia.
- B - Poseer licencia de vuelo vigente. Para ocupar un jumpseat adyacente a una puerta de emergencia deberá tener 18 años o más. No presentar algún tipo de discapacidad según se indica en MTC. Se debe disponer de un correo con la autorización y condiciones para su uso, emitido por la GOV.
- C - Ser empleado de la empresa o beneficiario de él. Para ocupar un jumpseat adyacente a una puerta de emergencia deberá tener 15 años o más. Se debe disponer de un correo con la autorización y condiciones para su uso, emitido por la Comandante de la aeronave.

158.- ¿QUÉ SE DEBE HACER DESPUÉS DEL ATERRIZAJE ANTE CUALQUIER TIPO DE EVENTO RELACIONADO CON FUEGO DE BATERÍAS DE LITIO?

- A - Se deben seguir las instrucciones del Comandante.
- B - Se deben seguir las instrucciones del SEI al momento de subir al avión.
- C - Se deben seguir las instrucciones de Seguridad del Personal de Aeropuerto al momento de subir al avión.

159.- ¿QUÉ TIPO DE PASAJEROS PUEDE HACER USO DE ASIENTOS EQUIPADOS CON AIRBELT?

- A - Adultos, Niños mayores de 2 años. Infante en Child Restraint System (CRS) certificado asegurado en asiento utilizando obligatoriamente cinturón de extensión para airbelt.
- B - Adultos con un infante en brazos y CRS o CARES. Niños mayores de 15 años. Una silla para infantes, debe ser instalada utilizando una extensión para airbelt.
- C - Adultos. Niños mayores de 3 años. Una silla para infantes, debe ser instalada utilizando una extensión para airbelt.

160.- ¿QUIÉN ES EL TRIPULANTE DE CABINA RESPONSABLE DE REVISAR EL CABIN LOG BOOK ANTES DE INICIAR EL VUELO?

- A - Cualquier Tripulante de Cabina.
- B - El JSB
- C - TC2

161.- SE DISPONE DE UNA TARJETA DE INFORMACIÓN DE SEGURIDAD EN VERSIÓN BRAILLE PARA USO DE NUESTROS PASAJEROS CON IMPEDIMENTO VISUAL, ¿QUÉ FUNCIÓN CUMPLE ESTA TARJETA?

- A - Es un apoyo al briefing que se entrega a los pasajeros no videntes, se entrega sólo si el pasajero puede leer braille y cuando están sentados en salidas de emergencia.
- B - Es un apoyo al briefing que se entrega a pasajeros con impedimento visual, es opcional entregarla y puede reemplazar un briefing presencial de un TC.
- C - Es un apoyo al briefing que se le entrega siempre a los pasajeros no videntes y en ningún caso lo reemplaza.

162.- SEGÚN EL PROCEDIMIENTO DE AMENAZA DE EXPLOSIVOS A BORDO, ¿QUÉ ACCIONES SE DEBEN REALIZAR EN LA INSPECCIÓN DE LA AERONAVE CUANDO ESTÁ EN TIERRA?

A - Una vez que el equipaje y la carga hayan sido desembarcados de la aeronave, el comandante procederá a inspeccionar acuciosamente el interior de la cabina de mando, cabina de pasajeros y bodegas, en busca de cualquier elemento extraño o sospechoso.

B - Una vez que el equipaje y la carga hayan sido desembarcados de la aeronave, la tripulación de cabina procederá a inspeccionar acuciosamente el interior de la cabina de mando y cabina de pasajeros, en busca de cualquier elemento extraño o sospechoso.

C - Una vez que el equipaje y la carga hayan sido desembarcados de la aeronave, la autoridad procederá a inspeccionar acuciosamente el interior de la cabina de mando, cabina de pasajeros y bodegas, en busca de cualquier elemento extraño o sospechoso.

163.- SELECCIONE LA ALTERNATIVA MÁS COMPLETA. ¿CUÁL ES EL PROTOCOLO QUE LA TRIPULACIÓN DE CABINA Y MANDO DEBE REALIZAR PARA COMUNICARSE POR INTERFONÍA?

A - Identificarse , especificar el área de origen del llamado, dar información clara y precisa.

B - Especificar el área de origen del llamado, dar información clara y precisa.

C - Especificar área de origen del llamado. Identificarse.

164.- SELECCIONE LA ALTERNATIVA MÁS COMPLETA: ¿CUÁNDO UNA SALIDA ES CONSIDERADA “SALIDA NO HABILITADA”?

A - Si el tobogán no se infló ni automática ni manualmente. Si tiene dañado su espacio de asistencia. No está en posición segura para salir o está dañado.

B - Si se atascó y no se puede abrir. El tobogán no se infló automáticamente. No está en posición segura.

C - Si se atascó y no se puede abrir. El tobogán no se infló ni automática ni manualmente, no está en una posición segura para salir o está dañado. Hay peligros externos como fuego, obstáculos, escombros, etc.

165.- SI LOS TRIPULANTES DE CABINA ESTÁN ENTREGANDO LOS SERVICIOS DE ALIMENTACIÓN EN CABINA DE PASAJEROS ¿QUÉ RESGUARDO SE DEBE TENER CON EL ÁREA CRÍTICA?

A - Mantener las cortinas de los pasillos abiertas y aseguradas.

B - Mantener las cortinas cerradas durante el servicio para que la TV pueda acceder al baño.

C - Mantener las cortinas cerradas y un TC en el área durante la entrega del servicio

166.- SI NO HAY APOYO MÉDICO DISPONIBLE Y ANTE UNA SITUACIÓN DE SOSPECHA DE ENFERMEDAD INFECTOCONTAGIOSA, ¿CUÁL ES UNA DE LAS ACCIONES QUE DEBE REALIZAR LA TC?

A - Ubicar al pasajero enfermo en el lugar más cercano a las puertas delanteras para desembarcarlo lo antes posible. Idealmente debe quedar separado del resto de los pasajeros por 4 mts (4 filas de asientos hacia adelante y hacia atrás). En caso de no tener la posibilidad de reubicarlo, se le debe entregar elemento de protección personal (mascarilla) que se encuentra en el UKP al pasajero enfermo y a los pasajeros adyacentes 2 mts.

B - Ubicar al pasajero enfermo en el lugar más aislado posible si es apropiado y hay espacio. Idealmente debe quedar separado del resto de los pasajeros por 2 mts (3 filas de asientos hacia adelante y hacia atrás). Si el pasajero es reubicado, asegúrese que el personal de aseo sea informado de los asientos que usó el pasajero. En caso de no tener la posibilidad de reubicarlo, se le debe entregar elemento de protección personal (mascarilla) que se encuentra en el UPK al pasajero enfermo y a los pasajeros adyacentes 2 mts

C - Ubicar al pasajero enfermo en el lugar más aislado posible si es apropiado y hay espacio. Idealmente debe quedar separado del resto de los pasajeros por 3 mts, si el pasajero es reubicado, asegúrese que el comandante sea informado de la ubicación del pasajero. Se le debe entregar elemento de protección personal que se encuentra en el EMK al pasajero enfermo y a la tripulación.

167.- TESTI, ¿QUÉ SIGNIFICADO TIENE ESTA SIGLA?

A - T: Tipo de emergencia / E: Evaluación de la emergencia / S: Salidas a utilizar / T: Tiempo Disponible / I: Información adicional.

B - T: Tipo de emergencia / E: Evacuación necesaria / S: Señal de evacuación / T: Tiempo Disponible / I: Información adicional.

C - T: Tipo de emergencia / E: Evaluación de la emergencia / S: Señal de evacuación / T: Tiempo Disponible / I: Instrucciones a reforzar.

168.- UNA VEZ UTILIZADA UNA BOTELLA DE OXÍGENO PORTÁTIL, SE DEBERÁ REPORTAR SU USO EN EL CLB CON LA SIGUIENTE INFORMACIÓN:

A - Presión remanente, botella operativa si el rango de presión es superior a 1000 PSI, botella inoperativa si el rango es inferior a 1000 PSI.

B - Presión remanente inferior a 1400 PSI.

C - No debe anotar ninguna información en el CLB si la presión remanente es sobre 1000 PSI.