



DEPARTAMENTO SEGURIDAD OPERACIONAL
SUBDEPARTAMENTO LICENCIAS

Examen Teórico para obtener habilitación de tipo Tripulante auxiliar de Cabina LATAM Airlines

(Revisión: Octubre 2025)

Materia : EXAMEN HABILITACIÓN EMERGENCIAS GENERALES

Cantidad de Preguntas :153

1. ¿Cuáles son las responsabilidades de la Tripulación de Cabina cuando se detecta contaminación de superficie por hielo?
 - a. Reportar inmediatamente al Comandante si se observa y/o se recibe cualquier información de un pasajero que haya observado que hay escarcha, hielo, nieve o aguanieve adherida o adhiriéndose a las alas del avión antes del despegue. En caso que un TC que no forme parte de la tripulación observe las mismas condiciones deberá reportarlo inmediatamente a un TC.
 - b. Reportar inmediatamente al personal de mantenimiento si se observa y /o se recibe cualquier información de un pasajero que haya observado que hay escarcha, hielo, nieve o aguanieve adherida o adhiriéndose a las alas del avión después del aterrizaje. En caso que un TC que no forme parte de la tripulación y observa las mismas condiciones deberá reportarlo a un TC.
 - c. Reportar inmediatamente en el CLB si se observa y /o se recibe cualquier información de un pasajero que haya observado que hay escarcha, hielo, nieve o aguanieve adherida o adhiriéndose a las alas del avión antes del aterrizaje. En caso que un TC que no forme parte de la tripulación y observa las mismas condiciones deberá reportarlo inmediatamente a un TC.
 - d. Reportar inmediatamente al Comandante si se observa y/o se recibe cualquier información de un pasajero que haya observado que hay escarcha, hielo, nieve o aguanieve adherida o adhiriéndose a las alas del avión en cualquier fase del vuelo. En caso que un TC que no forme parte de la tripulación observe las mismas condiciones deberá reportarlo inmediatamente a un TC.
2. ¿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 el área de origen del llamado. Identificarse.
 - d. Identificarse, Dar información clara y precisa. Esperar instrucciones.

3. En relación a los asientos de la Tripulación de Cabina (Jumpseats - JS) ¿Qué instrucciones de seguridad deberá dar la Tripulación de Cabina cuando un pasajero ha sido autorizado para utilizar un jumpseat?
 - a. Mostrar el modo de ajuste y apertura del cinturón de seguridad y arnés del jumpseat e indicarle que deberá sentarse y asegurarse cada vez que la señal de cinturones sea encendida. Mostrar ubicación del PSU desde donde caerán las máscaras en caso de descompresión y el chaleco luminiscente correspondiente a ese jumpseat. Entregar una tarjeta de salida de emergencia e indicarle que la lea.
 - b. Mostrar el modo de ajuste y apertura del cinturón de seguridad y arnés del jumpseat e indicarle que deberá sentarse y asegurarse cada vez que la señal de cinturones sea encendida. Mostrar ubicación del PSU desde donde caerán las máscaras en caso de descompresión y poner un chaleco salvavidas spare junto al chaleco salvavidas correspondiente a ese jumpseat e indicarle al pasajero la ubicación. Entregar una tarjeta con instrucciones de seguridad del avión 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. Mostrar el modo de ajuste y apertura del cinturón de seguridad y arnés del jumpseat e indicarle que deberá sentarse y asegurarse cada vez que la señal de cinturones sea encendida. Mostrar ubicación del PSU desde donde caerán las máscaras en caso de descompresión y el chaleco salvavidas correspondiente a ese jumpseat. 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”.
 - d. Mostrar el modo de ajuste y apertura del cinturón de seguridad y arnés del jumpseat e indicarle que deberá sentarse y asegurarse cada vez que la señal de cinturones sea encendida. Mostrar ubicación del PSU desde donde caerán las máscaras en caso de descompresión, cambiar un chaleco salvavidas spare por el chaleco salvavidas de tripulación correspondiente a ese jumpseat e indicarle al pasajero la ubicación. Entregar una tarjeta con instrucciones de seguridad del avión 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”.
4. Algunos aviones tienen asientos equipados con airbelt para cumplir con ciertos requisitos de certificación. En relación a lo anterior ¿Qué tipo de pasajeros puede hacer uso de estos asientos?
 - 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 para desactivar el sistema.
 - c. Adultos. Niños mayores de 3 años. Una silla para infantes, debe ser instalada utilizando una extensión para airbelt para desactivar el sistema.
 - d. Adultos, Niños mayores de 2 años. Infante en Child Restraint System (CRS) certificado asegurado en asiento utilizando obligatoriamente cinturón de extensión.

5. En relación al uso de cinturones de seguridad, ¿En qué fases del vuelo la Tripulación de Cabina deberá hacer uso de ellos?
 - a. Durante rodaje, despegue y aterrizaje y siempre que el Comandante así lo ordene.
 - b. Durante despegue, aterrizaje y siempre que el Comandante así lo ordene.
 - c. Durante despegue y aterrizaje.
 - d. Durante despegue y aterrizaje y siempre que el Comandante así lo ordene.
6. 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. Esta tarjeta 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. Esta tarjeta es un apoyo al briefing que se le entrega siempre a los pasajeros no videntes o con necesidades especiales y en ningún caso lo reemplaza.
 - c. Esta tarjeta 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.
 - d. Esta tarjeta es un apoyo al briefing que se le entrega siempre a los pasajeros no videntes y en ningún caso lo reemplaza.
7. ¿En qué situaciones se debe efectuar el chequeo pre vuelo?
 - a. Cuando se aborda el avión en posta inicial.
 - b. Previo al primer vuelo. Cuando el avión ha quedado desatendido. Cuando una nueva Tripulación de Cabina asume el control de la cabina del avión o cuando es requerido por el Comandante.
 - c. Cuando el avión queda sin supervisión. Cuando una nueva Tripulación de Mando sube al avión.
 - d. Previo al primer vuelo. Cuando el avión ha quedado desatendido. Cuando una nueva Tripulación de Cabina asume el control de la cabina del avión.
8. ¿Cuáles son las funciones específicas de la Tripulación de Cabina en caso de una emergencia durante el procedimiento de manejo de combustible?
 - a. La TC se comunicará con la TM ante una emergencia en cabina y también ante la acumulación de vapores de combustible en cabina a fin de detener el abastecimiento. La TC activará el procedimiento de desembarque rápido o evacuación habilitando las puertas de su sector del avión una vez recibida la orden por parte de un miembro de la tripulación de vuelo.
 - b. La TC se comunicará con personal de tierra sólo ante la acumulación de vapores de combustible en cabina a fin de detener el embarque de pasajeros. Como es una situación catastrófica, la TC se colocará chaleco luminiscente y guiará a los pasajeros fuera del avión, posteriormente JSB reportará a la TM las acciones tomadas.

- c. La JSB se comunicará con la TC ante una emergencia en cabina a fin de coordinar las acciones a seguir por la detención del abastecimiento de combustible. La TC esperará órdenes de la TM para desembarcar pasajeros por puertas posteriores lado RH.
 - d. La TC se comunicará con la TM ante una emergencia en cabina y también ante la acumulación de vapores de combustible en cabina a fin de detener el abastecimiento. La TC a la orden del JSB activará el procedimiento de desembarque rápido o evacuación habilitando las puertas de su sector del avión una vez recibida la orden por parte de un miembro de la tripulación de vuelo.
- 9. ¿Cuáles son los idiomas que la tripulación de cabina podría escuchar en las instrucciones de uso del DEA?
 - a. Español o inglés
 - b. Sólo Español
 - c. Sólo Inglés
 - d. Se puede seleccionar el idioma antes de su uso.
- 10. En caso de un ditching donde sea necesario el uso de balsas auxiliares, ¿Por qué lugar se deberían sacar?
 - a. Preferentemente se sacarán por las salidas alares. En caso que las condiciones no lo permitan, deberán ser sacadas por las puertas.
 - b. Preferentemente se sacarán por las puertas. En caso que las condiciones no lo permitan, deberán ser sacadas por las salidas alares.
 - c. Preferentemente se sacarán por las puertas traseras y por las salidas alares.
 - d. Preferentemente se sacarán por las puertas delanteras. En caso que las condiciones no lo permitan, deberán ser sacadas por las salidas alares y .puertas posteriores
- 11. ¿Cuál es el chequeo pre vuelo de la balsa adicional/auxiliar?
 - a. Verificar que esté en el lugar designado, cuando corresponda y la cantidad establecida en MTC.
 - b. Verificar que esté en el lugar designado, cuando corresponda.
 - c. Verificar que esté a bordo (como mínimo 1 en cada avión).
 - d. Verificar que esté a bordo cuando corresponda, vigencia y lista de contenido.
- 12. ¿Qué características tiene el ELT- RESCUE 406 (SE)?
 - a. Tiene un switch rotatorio de 3 posiciones (XMT/OFF/ARM) ubicado en la base del equipo. • La batería que se activa: ° Automáticamente en agua estando en modo ARM (requiere sal). ° Manualmente en tierra estando en modo XMT (requiere agua).
 - b. Tiene un switch rotatorio de 4 posiciones (XMT/OFF/ARM/TEST) ubicado en la base del equipo. La 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. Tiene un switch rotatorio de 4 posiciones (XMT/OFF/ARM/TEST) ubicado en la base del equipo. La batería que se activa: ° Automáticamente en agua estando en modo ARM (no requiere sal). ° Manualmente en tierra estando en modo XMT (requiere agua).

- d. Tiene un switch rotatorio de 2 posiciones (XMT/ARM) ubicado en la base del equipo. • La batería que se activa: ° Automáticamente en agua estando en modo XMT (no requiere sal). ° Manualmente en tierra estando en modo ARM (no requiere agua).

13. ¿Cuál es el chequeo pre vuelo del PBE SCOTT/AVOX?

- a. Verificar que el indicador NO se encuentre en color celeste.
- b. Verificar que el indicador NO se encuentre en color amarillo.
- c. Verificar que el indicador se encuentre en color rosado.
- d. Verificar que el indicador NO se encuentre en color rosado.

14. En el modelo 1 del PBE Dräger/BE AEROSPACE, ¿Cuál es el chequeo pre vuelo que se debe realizar en el visor de inspección?

- a. CINTA AMARILLA CORTADA.....VISIBLE
- b. CINTA AMARILLA PRE-CORTADA.....VISIBLE E INTACTA
- c. CINTA ROJA SOBRE SEGURO.....VISIBLE
- d. CINTA ROJA PRE-CORTADA.....VISIBLE E INTACTA

15. ¿Qué características tiene el PBE AIR LIQUIDE?

- a. Una capucha flexible de doble capa, una interior y una exterior. 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 que permite hablar a través del equipo. Una válvula relief y un sistema de absorción de CO2.
- b. Una capucha rígida. Un generador de oxígeno en forma de anillo en la base del equipo. Un sello de goma para el cuello. Un visor antiempañante. Una membrana fónica que permite hablar a través del equipo. Una válvula relief y un sistema de absorción de CO2.
- c. Una capucha flexible de doble capa, una interior y una exterior. 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.
- d. Una capucha flexible de doble capa, una interior y una exterior. 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 que permite hablar a través del equipo. Una válvula y un sistema de absorción de CO2.

16. ¿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. Las emergencias que pueden presentarse durante las fases de embarque, rodaje, despegue o aterrizaje, sin aviso del Comandante para prepararse que pueden llevar a una evacuación.

- d.** 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.

17. ¿Cuál de las siguientes definiciones corresponde a Evacuación Planificada?

- a.** Son aquellas emergencias que se presentan en vuelo, se dispone de un tiempo variable entregado por el Comandante en el TESTI y en que la TC debe aplicar procedimientos para preparar la cabina para el aterrizaje forzoso o amaraaje.
- b.** Son aquellas emergencias que se presentan en vuelo o tierra, dando tiempo a la tripulación de mando para tomar las decisiones correctas para enfrentar la emergencia. En caso que sea en vuelo, el tiempo disponible será como mínimo 15 minutos.
- c.** Son aquellas emergencias que se presentan en tierra (durante el rodaje antes del despegue o después del aterrizaje), dando tiempo a la tripulación para dar indicaciones a los pasajeros. El tiempo disponible será variable según la situación.
- d.** Son aquellas emergencias que se presentan en vuelo, se dispone de un tiempo variable (tiempo entre la declaración de emergencia y el contacto en tierra o agua) en que la TC debe aplicar procedimientos para preparar la cabina y a los pasajeros para el aterrizaje forzoso o amaraaje.

18. El Manual de Tripulantes de Cabina, establece que 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, instruyendo convenientemente.
- b.** Podrá designar a otro miembro de la tripulación para que lo haga, instruyendo convenientemente.
- c.** No podrá designar a otro miembro de la tripulación ya que la entrega de la información es de exclusiva responsabilidad del Comandante.
- d.** Podrá designar al primer oficial para que lo haga, instruyendo convenientemente.

19. 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 (solamente 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, en cualquiera de sus fases y que tiene la certeza que deriva en una evacyuación.
- d.** Ante cualquier situación que implique riesgo en la seguridad de la ejecución del vuelo, en cualquiera de sus fases (en tierra o en vuelo), siempre que se disponga de tiempo.

20. ¿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 cabina de pasajeros y ordenar el uso de cinturones de seguridad, cerrar OHB y bloquear baños, luego dirigirse al galley a la espera de instrucciones de la TM. Los TC responsables de puertas se ubican en espacio de asistencia en espera de orden de evacuación. Esperar instrucciones de JSB.
 - b. Suspender funciones de operación normal. Dirigirse a las áreas de jumpseats a la espera de instrucciones. Asegurar galleys (guardan y aseguran carros, gavetas, elementos de servicio, etc.). Los TC responsables de puertas chequean condiciones exteriores. Esperar instrucciones de la TM.
 - c. Suspender funciones se dirigirse a las áreas de jumpseats a la espera de instrucciones de la TM. Asegurar galleys (guardan y aseguran carros, gavetas, elementos de servicio, etc.) si corresponde. Los TC responsables de puertas chequean condiciones exteriores. Esperar instrucciones de la TM.
 - d. Continuar con las funciones de operación normal. TC debe estar atenta a cualquier aviso por parte de la TM o JSB vía PA. TC responsables de galley deben guardar y asegurar carros, gavetas, elementos de servicio, etc. si corresponde. Los TC responsables de puertas permanecen cercanos a sus puertas. Esperar instrucciones del JSB.
21. ¿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 Attention Crew Cancelado. “Tripulación, Evacuación”.
 - d. La orden podría derivar en 3 situaciones: “Jefe de Servicio a Bordo al Cockpit”. “Tripulación Cancelado, Attention Crew Cancelado. “Desembarque rápido”.
22. 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 según procedimiento establecido, recibe instrucciones del Comandante y al salir de la cabina de mando informará a la TC vía interfonía. La TC permanecerá en sus estaciones 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.
 - b. El JSB ingresa al cockpit según procedimiento establecido. 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.
 - c. El JSB ingresa al cockpit según procedimiento establecido. 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.

- d.** El JSB ingresa al cockpit según procedimiento establecido, 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.
- 23.** ¿De qué forma la Tripulación de Mando indicará a la Tripulación de Cabina el inicio de una evacuación?
 - a.** La TM dará la orden activando 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).
 - c.** La TM dará la orden “Tripulación, Evacuación” y activará el sistema de alerta de Evacuación (Evac Command), si el avión dispone de éste.
 - d.** La TM dará la orden “Tripulación, Evacuación” sólo vía P.A.
- 24.** De acuerdo al Manual de Tripulantes de Cabina, ¿Qué es una Situación Catastrófica?
 - a.** Corresponde a una situación extrema y evidente de amenaza de vida a los ocupantes del avión, siendo imprescindible la inmediata evacuación (por ejemplo: fuego incontrolable, daño estructural severo del avión, ditching).
 - b.** Corresponde a una situación de emergencia que puede significar amenaza de vida a los ocupantes del avión, siendo necesario estar atento a una probable evacuación (por ejemplo: fuego incontrolable, daño estructural severo del avión, ditching).
 - c.** Corresponde a una situación extrema y evidente de amenaza de vida a los ocupantes del avión, evaluando la inmediata evacuación (por ejemplo: fuego incontrolable, daño estructural severo del avión, ditching).
 - d.** Corresponde a una situación extrema y evidente de una emergencia en el avión. Se requiere un análisis conjunto de la TC y la TM para dar inicio a la evacuación.
- 25.** ¿Cuál es el procedimiento que debe realizar la TC ante la orden de Evacuación de la TM?
 - a.** Ante esta orden, la TC deberá iniciar inmediatamente la evacuación encendiendo las luces de emergencia, saliendo de su jumpseat, apagando la señal auditiva del sistema Alerta de Evacuación en los aviones que dispongan de éste y, si es necesario, dando instrucciones a los pasajeros de como saltar por el tobogán.
 - b.** Ante esta orden, la TC deberá esperar confirmación de orden de evacuación por parte del JSB vía PA, una vez recibida esta orden se debe salir del jumpseat, encender las luces de la cabina a máxima intensidad para guiar a los pasajeros hacia las salidas habilitadas, no apagar la señal auditiva del sistema Alerta de Evacuación en los aviones que dispongan de éste y, si es necesario, dar instrucciones a los pasajeros para que ayuden abajo a los pies del tobogán.
 - c.** Ante esta orden, 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 Alerta de Evacuación en los aviones

que dispongan de éste y, si es necesario, dar instrucciones a los pasajeros para que esperen mientras se habilita la salida.

- d.** Ante esta orden, la TC deberá iniciar inmediatamente la evacuación saliendo de su jumpseat, encender las luces de emergencias, apagar la señal auditiva del sistema Alerta de Evacuación en los aviones que dispongan de éste y dar instrucciones a los primeros pasajeros para que detengan mientras se habilita la salida.

26. ¿Cuáles son los pasos que considera el procedimiento de Apertura de Salidas de Emergencia?

- a.** Chequear. Abrir. Verificar.
- b.** Chequear. Abrir. Tirar el pull to inflate. Verificar.
- c.** Abrir. Tirar pull to inflate. Verificar.
- d.** Chequear. Abrir. Esperar. Verificar.

27. ¿Cómo se debe usar el ELT- KANNAD 406 AS en tierra?

- a.** El interruptor debe estar en la posición "ON". Tratar de mantener la antena vertical. Durante la transmisión, comprobar que el indicador parpadea cada 4 segundos. Nota: En caso de activación involuntaria, el ELT se puede detener manualmente cambiando el interruptor a "OFF".
- b.** El interruptor debe estar en la posición "ARM". Tratar de mantener la antena horizontal. Durante la transmisión, comprobar que el indicador visual esté fijo rojo. Nota: En caso de activación involuntaria, el ELT se puede detener manualmente cambiando el interruptor a "OFF".
- c.** El interruptor debe estar en la posición "ON" o "ARM". Tratar de mantener la antena vertical. Durante la transmisión, comprobar que el indicador visual esté fijo verde. Nota: En caso de activación involuntaria, el ELT se puede detener manualmente cambiando el interruptor a "OFF".
- d.** El interruptor debe estar en la posición "ON". Tratar de mantener la antena vertical. Durante la transmisión, comprobar que el indicador visual parpadea periódicamente. Nota: En caso de activación involuntaria, el ELT se puede detener manualmente cambiando el interruptor a "OFF".

28. Antes de abrir una salida en emergencia, ¿Qué debe evaluar la TC durante el Chequeo de Condiciones Exteriores?

- a.** Debe evaluar las condiciones exteriores de ésta a través del visor o ventana verificando que el área está más o menos viable para evacuar a los pasajeros. En ditching, además la TC debe verificar que no se vea agua que supere el visor o ventana.
- b.** Debe evaluar las condiciones exteriores de ésta 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 ditching, además la TC debe verificar que no haya filtraciones de agua a nivel del marco de la puerta.
- c.** Debe evaluar las condiciones exteriores de ésta a través del visor o ventana verificando que el avión no haya quedado a ras de piso, en este caso debe desarmar tobogán para

que los pasajeros salgan caminando y así no desperdiciar un recurso. En ditching, no se deben chequear condiciones exteriores, se debe abrir de inmediato la salida.

- d.** Debe evaluar las condiciones exteriores de ésta a través del visor o ventana verificando que el área de proyección del tobogán está despejada de peligros tales como humo, fuego, obstáculos o escombros de modo que sea segura la evacuación por esa salida. En ditching, además la TC debe verificar que no haya filtraciones de agua a nivel del piso.

29. 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 lo justo para iniciar la evacuación (durante el uso de este se terminará de inflar). El tobogán debe estar en ángulo recto para permitir el deslizamiento seguro de las personas. Idealmente el área debe estar libre de peligros durante la evacuación por esa salida. El tobogán no puede quedar inflado casi a nivel de piso, en ese caso se debe redirigir pasajeros a otra salida que sí esté habilitada.
- 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 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 debe desconectar del avión.
- d.** El tobogán debe haber iniciado su inflado de forma correcta, que su ángulo sea de 30° para permitir el deslizamiento seguro de las personas. El área debe estar con los menores peligros posibles. El tobogán podría quedar inflado casi a nivel de piso, caso en el cual se debe desconectar del avión para salir caminando del avión.

30. Una vez abierta la salida y verificada su condición de habilitada, la TC iniciará la evacuación, según esto, ¿Qué precauciones debe considerar?

- a.** Ubicarse en el espacio de asistencia. Sujetarse firmemente de la manilla de la puerta. Posicionarse frente a la puerta hasta que se despliegue totalmente el tobogán y quede habilitada la puerta. Dar las órdenes de salida habilitada.
- b.** Ubicarse en el espacio de asistencia sin obstruir el camino de la salida. Sujetarse firmemente de la manilla del marco de la puerta. Dar las órdenes establecidas según el tipo de emergencia y de las salidas habilitadas.
- c.** Ubicarse entre ambas puertas en posición de detención. Luego, para verificar la salida habilitada, sujetarse firmemente de la manilla del marco de la puerta. Si es posible ubicarse en el espacio de asistencia. Dar las órdenes establecidas según la emergencia y el equipamiento disponible en el avión.
- d.** Ubicarse en el espacio de asistencia. Sujetarse firmemente de la manilla del marco de la puerta. Posicionarse en el espacio de asistencia sin obstruir el camino de la salida. Dar las órdenes establecidas según la emergencia y el equipamiento disponible en el avión.

31. Durante una evacuación, la TC dará las órdenes establecidas según la emergencia y el equipamiento disponible en el avión, ¿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...salten...salten. Get out this way...jump...jump.
 - 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. Release seat belts...leave everything. Salgan por acá...salten...salten. Get out this way...jump...jump. Usted y Usted, ayuden abajo.
 - d. Suelten cinturones...dejen todo. Release seat belts...leave everything. Salgan por acá...salten. Get out this way...jump. Ustedes ayuden abajo.
32. De acuerdo al Manual de Tripulantes de Cabina, ¿Cuándo una salida es considerada “Salida No Habilitada”?
- a. Es considerada una Salida No Habilitada 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. Hay peligros externos como fuego, obstáculos, escombros, etc.
 - b. Es considerada una Salida No Habilitada si se atascó y no se puede abrir. El tobogán no se infló ni automática ni manualmente. No está en posición segura o se desconecta automáticamente.
 - c. Es considerada una Salida No Habilitada si la puerta se atascó y no se puede abrir. El tobogán se infló de forma errónea, no está en una posición segura para salir o está dañado. Hay peligros externos como fuego, obstáculos, escombros, etc.
 - d. Es considerada una Salida No Habilitada 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.
33. ¿Qué debe hacer la TC si durante una evacuación una salida queda como Salida No Habilitada?
- a. La TC debe dar las órdenes a los pasajeros de la condición de la salida y dirigirlos hacia la salida habilitada más cercana diciéndoles “salida bloqueada...salgan por allá...blocked exit...go that way” , instando a los pasajeros a moverse rápido y apurarse.
 - b. La TC debe advertir a los pasajeros de la condición de la salida y dirigirlos hacia la salida habilitada más cercana dando la orden “salgan por allá.....go that way” , alentando a los pasajeros a moverse rápido y apurarse.
 - c. La TC debe advertir a los pasajeros de la condición de la salida y dirigirlos 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.
 - d. La TC debe advertir a los pasajeros de la condición de la salida y dirigirlos hacia la salida habilitada más cercana dando la orden “salida bloqueada...blocked exit” , alentando a los pasajeros a moverse rápido y apurarse.

34. El Control de Flujo de Pasajeros, es uno de los puntos clave para lograr una evacuación eficaz, ¿Cuál de las siguientes acciones ayudan a cumplir este procedimiento?
- a. Establecer rápidamente el flujo de pasajeros por las salidas habilitadas. Usar órdenes fuertes y claras 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. Adaptar sus acciones y órdenes cuando una salida tiene poco flujo, con el objetivo de maximizar el uso de todas las salidas habilitadas.
 - d. 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 sea seguro. Usar órdenes fuertes y claras. Usar lenguaje corporal para dirigir a los pasajeros hacia las salidas habilitadas. Adaptar sus órdenes cuando una salida tiene poco flujo, con el objetivo de maximizar el uso de todas las salidas habilitadas.
35. ¿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, cuando informe de una condición de peligro o ante la inminencia de un impacto.
 - d. Siempre ante un evento inesperado de turbulencia, previa coordinación entre TM y TC.
36. ¿Qué funciones deben cumplir los TC No Asignados a puertas durante una evacuación?
- a. Deberán 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. Cuando ya no haya flujo de pasajeros, mientras estos TC se movilizan siempre hacia las salidas delanteras.
 - b. Deberán 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.** Deberán 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, los TC deben dirigirse hacia la salida más cercana, verificando que no queden más pasajeros a bordo.
- d.** Deberán dirigir a los pasajeros hacia las salidas habilitadas. Siempre deben ubicarse en el sector cercano a las puertas aunque no tengan una asignada como responsabilidad. Deben mantener una constante evaluación de las condiciones, las que pueden variar durante la evacuación, toda anomalía debe ser informada al Comandante. Cuando ya no haya flujo de pasajeros, mientras estos TC se movilizan hacia la salida, deben verificar que no queden más pasajeros a bordo.

37. ¿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, de modo que éste no implique algún peligro y alejándolos del avión. Mantener a los pasajeros juntos y contarlos. Asistir a las personas heridas y dar primeros auxilios si es necesario. Hacer cumplir la prohibición de fumar.
- b.** Dirigir a los pasajeros alejándolos de combustible, fuego y vehículos. Alejar a los pasajeros a un área segura contra el viento, de modo que éste no implique algún peligro. Mantener a los pasajeros juntos y contarlos. Asistir a las personas heridas y dar primeros auxilios si es necesario. Hacer cumplir la prohibición de fumar.
- c.** Llevar a los pasajeros hasta un área segura, se recomienda siempre hacia el sector delantero del avión cerca de los motores, de modo que esto no implique un mayor peligro. Mantener a los pasajeros juntos y contarlos. Asistir a las personas heridas y dar primeros auxilios si es necesario. Hacer cumplir la prohibición de fumar.
- d.** 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, de modo que éste no implique algún peligro y alejándolos del avión. Mantener a los pasajeros juntos y contarlos. Asistir a las personas heridas y dar primeros auxilios si es necesario. Hacer cumplir la prohibición de fumar.

38. ¿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 evacuación y estar conscientes del entorno en la fase de despegue y aterrizaje y así permite estar preparados para adaptarse a la

situación y aumenta la probabilidad de responder rápida y correctamente ante una emergencia.

- d.** Consiste en revisar los procedimientos de embarque y desembarque de pasajeros y estar conscientes del entorno en estas fases, detectando si los pasajeros necesitan algo especial durante el vuelo.

39. ¿En qué consiste una preparación de cabina para Evacuación Planificada?

- a.** Consiste 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.** Consiste en una serie de acciones que permiten instruir a los pasajeros y asegurar la cabina para un aterrizaje forzoso o un amaraje.
- c.** Consiste en una serie de acciones que permiten instruir a los pasajeros para la emergencia y asegurar la cabina para un aterrizaje forzoso o un amaraje.
- d.** Consiste en una serie de acciones que permiten instruir a los pasajeros para asistir a la Tripulación de Cabina durante una evacuación.

40. 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, sólo a TC más antiguo, quién a su vez informa a los TC más nuevos.
- b.** En forma presencial, reuniéndose con los TC en galley posterior.
- c.** A través de interfonía.
- d.** A través de interfonía, marcando a cada estación de TC.

41. El JSB realizará la lectura de la fraseología para preparación de cabina vía PA desde la estación FWD instruyendo los pasajeros respecto a:

- a.** Regresar a sus asientos, guardar equipaje de mano, apagar sus equipos electrónicos, enderezar el respaldo del asiento, guardar y asegurar mesas, ajustar cinturón de seguridad, posición de protección, localización de salidas y luces de emergencia, revisión de la tarjeta de información de seguridad, remover objetos puntiagudos y en amaraje, uso de chalecos salvavidas.
- b.** Cambiarse de asientos, juntar el equipaje de mano, posición de protección. guardar equipaje de mano en el baño, ubicación de mínimo riesgo. Uso de chaleco salvavidas (si aplica). 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, encender sus equipos electrónicos para pedir ayuda, posición de seguridad, tomar la máscara de oxígeno, uso de chaleco salvavidas (si aplica), salidas a utilizar, indicación de revisar la tarjeta de seguridad.
- d.** Regresar a sus asientos, guardar equipaje de mano, apagar sus equipos electrónicos, enderezar el respaldo del asiento, guardar y asegurar mesas, ajustar cinturón de seguridad, posición de protección, ubicación de las salidas principales y ubicación de las luces de emergencia, pide revisar tarjeta de información de seguridad, sacarse lentes, tacos y objetos puntiagudos y en amaraje, uso de chalecos salvavidas.

42. El TESTI, es la herramienta que permite a través de sus siglas clasificar la información esencial entregada por el Comandante, durante una Preparación de Cabina, ¿Qué significado tiene cada letra?
- 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: Evacuación necesaria / S: Señal de brace for impact / T: Tiempo Disponible / I: Información adicional.
 - d. T: Tipo de emergencia / E: Evaluación de la emergencia / S: Señal de evacuación / T: Tiempo Disponible / I: Instrucciones a reforzar.
43. ¿Cuál es la duración y alcance del extintor de halon con manómetro?
- a. Duración de 10 segundos. Alcance aproximado de 4 metros.
 - b. Duración de 8 a 10 segundos. Alcance aproximado de 2 metros.
 - c. Duración de 8 a 10 segundos. Alcance aproximado de 2 a 3 metros.
 - d. Duración de 8 a 10 segundos. Alcance aproximado de 3 metros.
44. 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 (elementos guardados, gabinetes asegurados, trolley asegurados y frenados, etc.). 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 (elementos guardados, gabinetes asegurados, trolley asegurados y frenados, etc.). Baños desocupados y asegurados mientras los otros TC efectúan la demostración. La TC podrá reasignar funciones entre sí, dependiendo de la responsabilidad que quieran asumir en ese minuto (puertas, salidas sector alar, etc.).
 - c. Deberán adelantar el asegurado de los galley (elementos guardados, gabinetes asegurados, trolleys asegurados y frenados, etc.). 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.

- d.** Deberán adelantar el asegurado de los galley (elementos guardados, gabinetes asegurados, trolleys asegurados y frenados, etc.). Baños desocupados y asegurados mientras los otros TC efectúan la demostración. El JSB debe reasignar funciones a los TC que no están en cabina.
- 45. 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 otra función también tendrán los ABP si se trata de un Aterrizaje Forzoso?
 - a.** Abrir la salida. 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 reunir a los pasajeros en un lugar seguro.
 - b.** Ser los primeros en salir del avión y permanecer abajo ayudando a las personas a salir del tobogán y alejarlas del avión. Abrir las salidas del sector alar. 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 verificar que la TM está en condiciones.
 - d.** Ser los primeros en salir del avión y permanecer abajo ayudando a las personas a salir del tobogán y alejarlas del avión. De ser necesario abrir las salidas del sector alar. En segunda instancia, los ABP tienen como función abrir la salida en caso que el TC no pueda hacerlo y un segundo ABP sacar al TC.
- 46. Los pasajeros que sean ABP para una evacuación, deberán ser reubicados de su asiento. Según lo anterior, los ABP seleccionados para puertas, ¿Dónde deberán estar sentados durante la Preparación de Cabina?
 - a.** En asiento central o pasillo, lo más cercano a la salida.
 - b.** En asiento de pasillo, lo más cercano a la salida.
 - c.** En asiento de pasillo desocupado u lo más cercano a la salida.
 - d.** En cualquier asiento cercano a la estación de tripulante
- 47. ¿Cuál es el procedimiento de uso del extintor de halon con manómetro?
 - a.** Mantener el equipo en posición horizontal. Levantar el 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.
 - 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. Girar pin de seguridad para romper el sello/precinto. 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.
 - d. 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. Dirigir descarga sobre la llama.
48. En el procedimiento de Turbulencia No Anticipada, ¿Qué indicación le dará el comandante a su tripulación en el caso de producirse una turbulencia severa?
- a. TM indicará a la TC que la turbulencia es severa encendiendo (ON) la señal de abrochar cinturones y dando el anuncio: «TRIPULACIÓN ABROCHAR CINTURONES».
 - b. TM indicará a la TC que la turbulencia es severa encendiendo (ON) la señal de abrochar cinturones y dando el anuncio: «TRIPULACIÓN TOMAR ASIENTO».
 - c. TM indicará a la TC que la turbulencia es severa encendiendo (ON) la señal de abrochar cinturones y dando el anuncio: «TRIPULACIÓN TOMAR ASIENTO Y ABROCHAR CINTURONES».
 - d. TM indicará a la TC que la turbulencia es severa encendiendo (ON) la señal de abrochar cinturones y dando el anuncio: «TRIPULACIÓN TOMAR ASIENTO – TOMAR ASIENTO».
49. ¿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 del Capitán o Comandante de la aeronave 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 que no respeta las instrucciones de los miembros de la tripulación durante el vuelo y, por consiguiente, perturba el descanso de los pasajeros a bordo de la aeronave.
 - c. Es un pasajero que no respeta las normas de conducta de un aeropuerto y que a bordo de una aeronave no respeta las instrucciones del Comandante de la aeronave o de los miembros de la tripulación llegando a perturbar el orden y la disciplina en el aeropuerto o a bordo de una aeronave.
 - d. Es un pasajero que no respeta las normas de seguridad de un aeropuerto o a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal de seguridad de la compañía y, por consiguiente, perturba el orden y la disciplina en el aeropuerto o a bordo de una aeronave.
50. Dentro de los Briefings de seguridad, los Tripulantes de Cabina deben efectuar una instrucción verbal a pasajeros que puedan necesitar ayuda para desplazarse hacia una salida en caso de una emergencia ¿Cuáles son las instrucciones que el Tripulante de Cabina debe entregar a estos pasajeros?

- a. La indicación de la salida más cercana. El momento más oportuno para comenzar a desplazarse es cuando el pasillo comience a verse despejado de personas. Preguntar por la mejor manera de ayudarlo, en caso de ser necesario.
- b. La indicación que debe salir sólo por puertas delanteras. El momento más oportuno para salir es al inicio de la evacuación. Preguntar si requiere ayuda y asignar un ABP.
- c. La indicación de la salida más cercana. El momento más oportuno para comenzar a desplazarse y preguntar por la mejor manera de ayudarlo, en caso de ser necesario.
- d. Indicar que las salidas que debe usar son las posteriores. El momento de salir es cuando el tripulante lo llame hacia su salida. Preguntar si viaja acompañado o solo para verificar cual sería la mejor manera de ayudarlo, en caso de ser necesario.

51. En caso de una bomba a bordo durante el vuelo, Si NO es Posible Mover la Bomba, ¿Qué se debe hacer?

- a. Debe rodearse con varias capas de ropa húmeda y sobre esta ropa colocar varias capas de elementos plásticos (por ejemplo, bolsa de basura y gavetas), finalmente colocar equipaje de mano entre la bomba y la cabina de pasajeros.
- b. Debe rodearse con una sola capa delgada de plástico (por ejemplo, bolsa de basura) y luego con materiales húmedos y otros materiales que puedan atenuar una explosión como cojines de asiento y equipaje de mano suave.
- c. Debe rodearse con una sola capa delgada de plástico (por ejemplo, bolsa de basura) y luego con materiales húmedos para que pueda atenuar una explosión y si es necesario colocar cojines de asiento y equipaje de mano suave.
- d. Debe rodearse con equipaje de mano, y sobre el equipaje colocar materiales húmedos y gavetas plásticas. Finalmente cubrir con elementos que puedan atenuar una explosión como cojines de asiento y cortinas.

52. Ante una situación de sospecha de enfermedades infectocontagiosas, los TC deben actuar utilizando elementos de protección personal, según esto, ¿Dónde se encuentran estos elementos de protección?

- a. Se encuentran en el Universal Precaution Kit (UPK)
- b. Se encuentran en el KIM
- c. Se encuentran en el NPU y en el FAK
- d. Se encuentran en el FAK

53. La siguiente definición: "Libro en que la TC reporta a mantenimiento el uso de un equipo de emergencia, anomalías o mal funcionamiento de asientos, baños, persianas, galleys, pisos, alfombras, etc y sistemas de cabina como agua, desechos, iluminación, etc." ¿A qué corresponde?

- a. CABIN LOG BOOK - CLB
- b. DEFERRED LOG BOOK – DLB
- c. ANOTAR EN EL ONE DVICE - OD

d. CABIN DEFERRED BOOK - CBD

54. Interferencias Ilícitas, ¿En qué momento el Piloto al Mando y el Jefe de Servicio a Bordo acordarán la contraseña a utilizar para informar la intención de ingresar al cockpit.?
- a. Se coordina en la cabina de mando al momento que el JSB solicita permiso para cerrar la puerta
 - b. En el Briefing Operacional.
 - c. En el Briefing lejos de los pasajeros, antes del embarque o del chequeo de pre vuelo.
 - d. No existe un momento definido en el MTC, lo importante es que se coordine antes del despegue vía interfono.
55. ¿Cuál es el correcto uso del ELT RESCUE 406 (SG) en tierra?
- a. Sacar la antena del collar de espuma para desplegar. Seleccionar el switch del ELT en posición ARM. Poner el ELT en una superficie plana y con un mínimo de obstrucciones cerca. La luz indicadora del ELT empezará a parpadear en color verde para indicar transmisión.
 - b. Sacar la antena del collar de espuma para desplegar. Seleccionar el switch del ELT en posición ON. Poner el ELT en una superficie plana o elevada y con un mínimo de obstrucciones cerca.
 - c. Sacar la antena del collar de espuma para enderezarla. Seleccionar el switch del ELT en posición ON. Poner el ELT en una superficie elevada y con un mínimo de árboles cerca.
 - d. Mantener la antena en el collar de espuma para que emita señales. Seleccionar el switch del ELT en posición XMT. Para emitir una señal óptima poner el ELT en una superficie plana que no esté muy elevada para evitar interferencias con el GPS del ELT.
56. 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 a nivel de piso, consideradas salidas obligadas tanto en tierra como en agua.
 - c. Son salidas de emergencia que no se encuentran a nivel de piso, por lo tanto no permiten una rápida evacuación del avión.
 - d. Son salidas utilizadas sólo en emergencias.
57. El portabebés es un dispositivo que consiste en una bolsa que sostiene a un bebé cerca del cuerpo del usuario. ¿En qué fases del vuelo no está permitido el uso del portabebés?
- a. No está permitido durante el embarque y desembarque.
 - b. No está permitido durante despegue y aterrizaje.
 - c. No está permitido durante rodaje, despegue y aterrizaje.
 - d. No está permitido durante rodaje, despegue, aterrizaje y turbulencias.

58. ¿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, control y vigilancia 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.
- d.** Sectores en que se ha dividido visualmente la cabina del avión asegurando la distribución y organización de las funciones de los Tripulantes de Cabina.

59. En caso de una Preparación de Cabina, ¿Cuál es la Posición de Protección para Infantes o Menores en Asiento para Infantes?

- a.** Los ocupantes de un asiento para infante deben ser preparados de acuerdo a las indicaciones que entregue el JSB acerca del dispositivo. Si el JSB no conoce el asiento, se recomienda que la parte superior del torso esté firme contra el respaldo del asiento. Los asientos de infante que se ubican mirando hacia atrás, generalmente no proveen soporte tanto para el torso como para la cabeza del infante, por lo tanto se requiere protección adicional.
- b.** Los ocupantes de un asiento para infante deben ser preparados de acuerdo a las instrucciones del dispositivo. Si no se dispone de instrucciones, se recomienda que la parte inferior del torso esté firme contra el respaldo del asiento y las correas del cinturón y del arnés de seguridad del asiento de infante deben estar planas contra el cuerpo (no torcidas). Los asientos de infante que se ubican mirando hacia atrás, generalmente proveen soporte tanto para el torso como para la cabeza del infante, por lo tanto no se requiere protección adicional.
- c.** Los ocupantes de un asiento para infante deben ser preparados de acuerdo a las instrucciones del dispositivo. Si no se dispone de instrucciones, se recomienda que la parte del torso esté firme contra el respaldo del asiento y las correas del cinturón y del arnés de seguridad del asiento de infante bien aseguradas. Los asientos de infante que se ubican mirando hacia atrás, generalmente no proveen soporte para el torso y para la cabeza del infante, por lo tanto se requiere protección adicional.
- d.** Los ocupantes de un asiento para infante deben ser preparados por los padres siguiendo las indicaciones del dispositivo. Si no se dispone de instrucciones, se recomienda eliminar el dispositivo y el infante deberá ser protegido en los brazos de sus padres. Es importante que el torso y la cabeza del infante, tengan una protección adicional, por ejemplo almohadas.

60. ¿Cuál es la duración del Extintor AIR TOTAL (BCF Halon 1211)?

- a. 10 a 12 seg
- b. 8 a 10 seg
- c. 8 a 9 seg
- d. 7 a 8 seg

61. Si la fuente del humo / fuego en galley se identifica en algún equipo eléctrico, ¿Qué procedimiento se debe realizar?

- a. Avisar de inmediato a la TM para que desactive el POWER GALLEY que está en el cockpit. Luego reportar al JSB las acciones tomadas
- b. Avisar al JSB para que indique que se debe hacer. No se pueden desactivar los CB sin autorización.
- c. Apagar la energía eléctrica del equipo (electrical power OFF). Desactivar el CB del equipo.
- d. Apagar la energía eléctrica del equipo (electrical power OFF). Desactivar el CB del equipo si es en el water boiler se debe sacar del calce.

62. ¿Cuáles son las condiciones que deben cumplir los pasajeros que usen asientos vacantes de la tripulación?

- a. Ser empleado de la empresa o beneficiario de él. Tener 18 años o más. Recibir un briefing respecto de los elementos de seguridad del avión. No es necesario que este pasajero cumpla con los mismos requisitos y condiciones que un pasajero sentado en la salida de emergencia.
- b. Ser empleado de la empresa o beneficiario de él. Tener 15 años o más. Recibir un briefing respecto de los elementos de seguridad asociados al jumpseat. Cumplir con los mismos requisitos y condiciones que un pasajero sentado en la salida de emergencia.
- c. Ser empleado de la empresa o beneficiario de él. Tener 15 años o más. Recibir un briefing respecto de los elementos de seguridad asociados al jumpseat. Si va en un jumpseat adyacente a una salida (puerta) debe cumplir con los mismos requisitos y condiciones que un pasajero sentado en la salida de emergencia.
- d. Ser pasajero HVC o familiar directo (hijo, nieto, etc). Tener 21 años o más. Recibir un briefing respecto de los elementos de seguridad asociados al jumpseat. No es necesario cumplir con los mismos requisitos y condiciones que un pasajero sentado en la salida de emergencia.

63. Durante el embarque de pasajeros, ¿Cuáles son las responsabilidades de los TC con respecto a los infantes viajando en brazos de un adulto, con dispositivos de sujeción y los asientos con airbelt?

- a. La TC deberá verificar que los infantes viajando en brazos de un adulto dispongan de máscara de oxígeno y que los dispositivos de sujeción para niños estén correctamente ubicados y asegurados y que los asientos con airbelt estén desactivados con una extensión cuando el asiento tenga instalado un asiento de niños.
- b. La TC deberá verificar que los infantes viajando en brazos de un adulto dispongan de máscara de oxígeno, que los dispositivos de sujeción para niños estén certificados, verificar si están a bordo las extensiones de los asientos con airbelt y cuando el asiento tenga instalado un asiento de niños entregarles el briefing correspondiente al uso de ese asiento.
- c. La TC deberá verificar que los infantes viajando en brazos de un adulto dispongan de almohada y frazada y que los dispositivos de sujeción para niños sean ubicados por los padres y que los asientos con airbelt estén activados cuando tenga instalado un asiento de niños.
- d. La TC deberá verificar que los infantes viajando en brazos de un adulto dispongan de máscara de oxígeno, almohada y frazada y que los dispositivos de sujeción para niños estén correctamente ubicados por parte de los padres, y que los asientos con airbelt estén desactivados con una extensión de asiento estándar cuando el asiento tenga instalado un asiento de niños.

64. ¿Cuál es la responsabilidad de los TC por el cinturón infantes-baby belt?

- a. Verificar que el dispositivo funciona, no está dañado. Instalar apropiadamente después de finalizado el embarque. Entregarlo a todos los papás con infante. Retirarlo en el rodaje después del aterrizaje.
- b. Verificar que el dispositivo funciona, no está dañado. Instalar apropiadamente durante el embarque. Entregarlo sólo a familias que viajen con infante + un CHD. Retirarlo en fase crucero, el cinturón se usa por seguridad sólo en despegue/aterrizaje.
- c. Verificar que el dispositivo funciona, no está dañado. Instalar apropiadamente después del despegue. Entregarlo a requerimiento. Retirarlo iniciado el descenso.
- d. Verificar que el dispositivo funciona, no está dañado. Instalarlo después del despegue. Entregarlo a un adulto responsable. Retirarlo iniciado el descenso.

65. ¿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 rodaje y cualquier otra situación inusual advertida por la TM.
- c. 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 .

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

66. ¿Cuál es el procedimiento definido para el Acceso Normal a la Cabina de Mando en Aviones con Cámara?

- a.** TC llama a TM para que verifique por cámara que el área crítica esté despejada. TC debe ingresar la clave para acceso normal en el keypad. La TM desbloquea la puerta. Otro TC bloquea el baño, abre la cortina (si está cerrada) y permanece observando la cabina de pasajeros.
- b.** TC verifica que el área crítica esté despejada. Se debe ingresar la clave para acceso normal en el keypad. La TM verifica mediante las cámaras, que no hay pasajeros en el área crítica y desbloquea la puerta. Otro TC permanece resguardando el área crítica durante el ingreso de la persona autorizada.
- c.** TC verifica que el área crítica esté despejada. Se debe ingresar la clave para acceso normal en el keypad. La TM verifica mediante las cámaras quien solicita ingreso y desbloquea la puerta. Otro TC permanece resguardando el área crítica durante el ingreso de la persona autorizada.
- d.** JSB verifica que el área crítica esté despejada. TC llama por interfono a la TM para que le desbloqueen la puerta. JSB protege el área crítica durante el ingreso de la persona autorizada.

67. Perros o gatos, transportados en un contenedor (Código PIL: PETC). ¿Cuáles son algunos de los requisitos para su transporte?:

- a.** Pasajeros viajando como UMNR (menores de 12 años) no podrán viajar con PETC. Máximo una mascota por contenedor. No deben ser ubicados en asientos de salida de emergencia, en las primeras filas ni obstruir el pasillo del avión. La mascota deberá viajar dentro de su contenedor durante todo el vuelo.
- b.** Pasajeros viajando como UMNR (menores de 12 años) no podrán viajar con PETC. Máximo una mascota por pasajero. No deben ser ubicados en asientos de salida de emergencia, en las primeras filas ni obstruir el pasillo del avión. La mascota deberá viajar dentro de su contenedor durante todo el vuelo.
- c.** Pasajeros viajando como UMNR (menores de 12 años) podrán viajar con PETC. Máximo dos mascotas por contenedor. No deben ser ubicados en asientos de salida de emergencia, pero si pueden ubicarse en las primeras filas. La mascota deberá viajar dentro de su contenedor durante despegue/aterrizaje.
- d.** Pasajeros viajando como UMNR (menores de 10 años) no podrán viajar con PETC. Máximo una mascota por vuelo. No deben ser ubicados en asientos de salida de emergencia, en las primeras filas ni obstruir el pasillo del avión. La mascota puede viajar dentro o fuera de su contenedor durante todo el vuelo.

68. El PBE Dräger, cuenta con 2 modelos de visor para inspección. Modelo 1: con visor de inspección en la parte delantera / Modelo 2: con visor de inspección en la parte superior. De las características que están en las alternativas, ¿Cuál corresponde al Modelo 2 de este PBE?
- a. Si el indicador está de color rojo, el equipo está operativo. Color verde inoperativo. El equipo viene instalado dentro del apoya cabeza del jumpseat. Para verificar la condición del indicador de la caja, es necesario abrir el apoya cabeza.
 - b. Si el indicador está amarillo (cinta precortada): cinta está intacta, indica que está operativo/ Cinta rota, indica que el empaque ha sido perforado o roto por lo que no está operativo. El equipo viene instalado dentro del apoya cabeza del jumpseat. Para verificar la condición del indicador de la caja, no es necesario abrir el apoya cabeza.
 - c. Si el indicador está de color verde, el equipo está operativo. El equipo viene instalado dentro del apoya cabeza del jumpseat. Para verificar la condición del indicador de la caja, no es necesario abrir el apoya cabeza.
 - d. Si el indicador está de otro color que no sea verde, el equipo está operativo. El equipo viene instalado dentro del apoya cabeza del jumpseat. Para verificar la condición del indicador de la caja, no es necesario abrir el apoya cabeza.
69. 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 instalar un baby belt 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.
 - d. De instalar extensión de airbelt para desactivar el sistema/verificar etiqueta de aprobación, condición del dispositivo, que cumpla con ubicación permitida y que esté apropiadamente instalado/asistir al pasajero.
70. ¿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 los chequeos preventivos considerando el tiempo de vuelo entre los servicios, entregar los turnos en el briefing y velar por el cumplimiento de este procedimiento.
 - c. Organizar que los chequeos preventivos se realicen por turnos, sobre todo en los vuelos de largo alcance.

- d. Organizar y supervisar los chequeos preventivos en coordinación con el Comandante, reportando su cumplimiento.
71. 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 PROTÉJASE...PROTÉJASE...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 ordena por PA 2 veces PROTÉJASE...PROTÉJASE...BRACE...BRACE... Toda la TC da la orden a viva voz, asumiendo simultáneamente su posición de protección. Sin anuncio de TM a los 30 segundos, JSB la da igualmente.
 - c. JSB y toda la tripulación ordena a viva voz: PROTÉJASE...PROTÉJASE...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.
 - d. JSB ordena por PA PROTÉJASE...PROTÉJASE...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.
72. ¿Cuál es el procedimiento establecido para el Acceso en Emergencia a la Cabina de Mando ?
- a. TC digita clave específica del avión que aparece en el MTC en el keypad del avión / Espera luz verde intermitente, lo que tardará al menos 20 segundos / Ingresar antes de 3 segundos (la puerta se bloquea pasado ese tiempo)
 - b. TC digita clave informada en briefing operacional en keypad / Esperar luz verde encendida, lo que tardará al menos 60 segundos / Ingresar antes de 5 segundos (la puerta se bloquea pasado ese tiempo)
 - c. TC digita clave informada en briefing operacional en keypad / Esperar luz verde, ingresar antes de que denieguen la entrada (la puerta puede bloquearse pasado un tiempo)
 - d. TC digita clave estándar informada por RTM en keypad / Esperar luz ámbar encendida, lo que tardará al menos 30 segundos / Ingresar antes de 6 segundos (la puerta se bloquea pasado ese tiempo)
73. Almacenamiento después de un Fuego en Baterías de Litio, ¿Cuál es el Procedimiento establecido cuando el PED o la batería de repuesto pueden ser movidas de forma segura?
- a. Ponerse guantes de protección para fuego. Tomar un recipiente para sumergir el PED, por ejemplo, el basurero del galley, una gaveta, una cafetera, etc. Llenar el recipiente con agua tibia. Sumergir el PED o batería de litio de repuesto para prevenir que se vuelva a encender. Guardar el recipiente en el galley cercano al baño. Vigilar el PED para asegurar que el elemento permanece sumergido.
 - b. Ponerse guantes de protección para fuego. Tomar botella de agua o algún líquido no alcohólico y verterlo en el PED para prevenir que se vuelva a encender. Dejar el equipo

en el lavamanos del baño con suficiente agua para que quede sumergido. Bloquear el baño. Vigilar el baño para asegurar que el elemento permanece apagado.

- c.** Ponerse guantes de protección para fuego. Tomar un recipiente para sumergir el PED, por ejemplo, el basurero de un baño, un gabinete, una hielera, etc. Llenar el recipiente con agua o líquido no alcohólico. Sumergir el PED o batería de litio de repuesto para prevenir que se vuelva a encender. Guardar el recipiente en el baño más cercano. Bloquear el baño. Vigilar el baño para asegurar que el elemento permanece sumergido.
- d.** Ponerse guantes de protección para fuego. Tomar un recipiente para sumergir el PED, por ejemplo, un basurero, una hielera, etc. Llenar el recipiente con agua u otro líquido de preferencia no alcohólico. Sumergir el PED o batería de litio de repuesto para comprobar que no se vuelva a encender. Guardar el recipiente en el baño más cercano. Bloquear el baño. Vigilar el baño para asegurar que el elemento permanece sumergido.

74. 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, no está dañado, está instalado apropiadamente, que es del niño y que está apropiadamente asegurado.
- c.** Verificar que funciona, verificar la etiqueta de certificación, está instalado apropiadamente, se ajusta al niño.
- d.** Verificar que funciona, está instalado apropiadamente, se ajusta al niño y que tiene máscara de oxígeno en su asiento.

75. ¿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.** Consciencia del entorno geográfico. Estado de las puertas y tipo de dispositivos de evacuación disponibles. Posición de protección. Órdenes a pasajeros. Cantidad de pasajeros en cada área designada, incluyendo pasajeros con necesidades especiales. Identificación de posibles ABP. Apertura de salidas de emergencia alares según avión. Orden de evacuación a pasajeros.
- d.** 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.

76. ¿Cuáles son las consideraciones que la Tripulación de Cabina debe tener para la Protección del Área Crítica durante el vuelo?

- a. Durante el vuelo, cuando los Tripulantes de Cabina se encuentren entregando un servicio en la cabina de pasajeros, las cortinas de los pasillos deberán mantenerse abiertas y aseguradas para mantener un control visual del área crítica. Durante el vuelo, cuando los Tripulantes de Cabina no se encuentren entregando un servicio en la cabina de pasajeros, un Tripulante de Cabina deberá permanecer en el área crítica o área colindante.
- b. Durante el vuelo, cuando los Tripulantes de Cabina se encuentren entregando un servicio en la cabina de pasajeros, las cortinas de los pasillos deberán mantenerse abiertas y aseguradas para mantener un control visual del área crítica. Durante el vuelo, cuando los Tripulantes de Cabina no se encuentren entregando un servicio en la cabina de pasajeros, se turnará a lo menos un Tripulante de Cabina que permanecerá en el área crítica.
- c. Durante el vuelo, cuando los Tripulantes de Cabina se encuentren entregando un servicio en la cabina de pasajeros, las cortinas de los pasillos deberán mantenerse cerradas. Durante el vuelo, cuando los Tripulantes de Cabina no se encuentren entregando un servicio en la cabina de pasajeros, dos Tripulantes de Cabina deberán permanecer en el área crítica o área colindante (cortina abierta y asegurada)
- d. Durante el vuelo, cuando los Tripulantes de Cabina se encuentren entregando un servicio en la cabina de pasajeros, las cortinas de los pasillos deberán mantenerse abiertas y desaseguradas para mantener un control visual del área crítica. Durante el vuelo, cuando los Tripulantes de Cabina no se encuentren entregando un servicio no está definido en el MTC la protección que se deba tener con el área crítica o área colindante.

77. ¿Cuál es la definición acerca de la acomodación de los UMNR en los vuelos?

- a. No deben ser ubicados en filas de emergencia. Se asignarán siempre los asientos centrales de la última y penúltima fila en YC de manera que queden cercanos a la tripulación. Cuando viaje más de un UMNR, se les asignará asientos lo más alejados posible entre ellos para tener más control durante el vuelo. En caso que la asignación de asiento de un UMNR no esté de acuerdo a lo definido, se deberá avisar a la TM para que señale como hacer el cambio correspondiente.
- b. No deben ser ubicados en filas de emergencia. Se asignarán siempre los asientos pasillo de la penúltima y antepenúltima fila en YC de manera que queden cercanos a la tripulación. Cuando viaje más de un UMNR, se les asignará asientos lo más juntos posible para facilitar su custodia, asientos contiguos o adyacentes cuando sea necesario (pasillo/pasillo o pasillo/medio). En caso que la asignación de asiento de un UMNR no esté de acuerdo a lo definido, se deberá hacer uso del OD para hacer el o los cambios correspondientes.
- c. No deben ser ubicados en filas de emergencia. Se asignarán siempre los asientos de ventana de la primera y segunda fila en YC de manera que queden cercanos a la tripulación. Cuando viaje más de un UMNR, se les asignará asientos lo más juntos posible para facilitar su custodia, asientos contiguos o adyacentes cuando sea necesario (ventana/ventana/ o ventana/centro). En caso que la asignación de asiento de un UMNR

no esté de acuerdo a lo definido, se deberá pedir al JSB que haga el cambio correspondiente.

- d.** No deben ser ubicados en filas de emergencia. Se asignarán siempre los asientos pasillo de la penúltima y antepenúltima fila en YC de manera que queden cercanos a la tripulación. Cuando viaje más de un UMNR, se les asignará asientos lo más juntos posible para facilitar su custodia, asientos contiguos o adyacentes cuando sea necesario (pasillo/pasillo o pasillo/medio). En caso que la asignación de asiento de un UMNR no esté de acuerdo a lo definido, se deberá contactar a Servicio al Pasajero para que hagan el cambio correspondiente.

78. ¿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.
- d.** Consiste en un arnés que se instala alrededor del respaldo del asiento y se asegura con el cinturón de seguridad para proveer retención a la parte superior del cuerpo y es solicitado por el pasajero.

79. ¿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 alcohólico para enfriar.
- d.** 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 sumergirlo y almacenarlo en un baño disponible.

80. ¿Qué está definido para el cambio de Tripulación de Cabina con pasajeros a bordo?

- a. La Tripulación de Cabina que entrega el vuelo deberá dejar sus puestos una vez desembarcado pasajeros de la posta para que la nueva tripulación asuma su lugar para continuar con el vuelo. El JSB que entrega el avión entrega un reporte escrito al nuevo JSB para que sea más rápido el cambio de tripulación. Antes de abandonar la aeronave, JSB informará la situación al Comandante.
 - b. La Tripulación de Cabina que entrega el vuelo deberá permanecer a bordo del avión hasta que sus funciones en cada uno de sus puestos sean plenamente asumidas por la tripulación que continúe con el vuelo. El JSB que entrega el avión da un reporte verbal al nuevo JSB. Una vez traspasadas las funciones, el JSB que deja el avión, antes de abandonar la aeronave, informará la situación al Comandante.
 - c. La Tripulación de Cabina que entrega el vuelo deberá permanecer a bordo hasta que el JSB los autorice a bajar. Mientras la TC espera esta autorización, la nueva TC asume sus puestos para continuar con el vuelo. El JSB que entrega el avión da un reporte verbal al nuevo JSB. Una vez traspasadas las funciones, el JSB autoriza a la TC bajar del avión junto al Comandante.
 - d. La Tripulación de Cabina que entrega el vuelo deberá permanecer a bordo del avión hasta que sus funciones sean plenamente asumidas por la tripulación que continúe con el vuelo. El JSB que entrega el avión da un reporte al nuevo JSB. Una vez traspasadas las funciones, el JSB que deja el avión, antes de abandonar la aeronave, informará el estatus al Comandante.
81. Si el desembarque ha finalizado, pero aún permanece a bordo un pasajero con necesidades especiales, ¿Qué acciones se deberán seguir dada esta situación?
- a. Deberá permanecer al menos 1 Tripulante de Cabina hasta que el pasajero sea desembarcado por Personal de Servicio al Pasajero.
 - b. Deberá permanecer toda la tripulación de cabina a bordo hasta que el pasajero sea desembarcado por Personal de Servicio al Pasajero.
 - c. Deberá permanecer el JSB y Comandante a bordo hasta que el pasajero sea desembarcado por Personal de Servicio al Pasajero.
 - d. Deberá permanecer 1 Tripulante de Cabina, designado por el Comandante, hasta que el pasajero sea desembarcado por Personal de Servicio al Pasajero.
82. En el chequeo pre vuelo del PBE DRÄGER / BE AEROSPACE, si el sello sobre el seguro está dañado o no se encuentra, pero la cinta amarilla pre cortada está intacta, ¿En qué condiciones se debe considerar el equipo para el vuelo?
- a. El equipo no está operativo, salvo que en la cabina de pasajeros sobre un PBE.
 - b. El equipo mantiene su condición de operativo.
 - c. La TM debe verificar en el MEL la condición en que queda la aeronave.
 - d. El Comandante y Mantenimiento deben evaluar la situación para determinar si el equipo está en condiciones de operar o no.
83. ¿Cuál es el procedimiento para el acceso normal a la Cabina de Mando en aviones sin Cámara, con cámara o Monitor en Cockpit Inoperativo?

- a. TC verifica que el área crítica esté despejada. TC llama por interfono a TM identificándose con la contraseña acordada en el briefing operacional para acceso normal al cockpit. La TM desbloquea la puerta. Otro TC permanece resguardando el área crítica durante el ingreso de la persona autorizada.
- b. TC verifica que el área crítica esté despejada. TC llama por interfono a TM identificándose con su nombre y posición en el vuelo. La TM desbloquea la puerta. No es necesario que otro TC permanezca resguardando el área crítica durante el ingreso de la persona autorizada ya que se puede dejar la puerta abierta del cockpit.
- c. TC verifica que el área crítica esté despejada. TC llama por interfono a TM, cómo es un acceso normal no es necesario identificarse con alguna contraseña. La TM desbloquea la puerta. Área crítica durante el ingreso de la persona autorizada queda sin ningún TC o JSB.
- d. TC verifica que el área crítica esté despejada. TC llama por interfono a TM identificándose con la contraseña acordada en el briefing operacional para acceso normal al cockpit. La TM verifica las cámaras y abre la puerta. Otro TC permanece resguardando el área crítica durante el ingreso de la persona autorizada.

84. ¿Cuáles son las personas consideradas como Supernumerarios y pueden ser transportadas a bordo de un avión en Operación Comercial o No Comercial?.

- a. Pilotos y Tripulantes del grupo LATAM. Equipo de Auditor(es). Supervisor de Carga.
- b. Pilotos y Tripulantes del grupo LATAM. Mecánicos y despachadores del grupo LATAM. Miembros de las diferentes Autoridades Aeronáuticas de los países en los que opera el grupo. Equipo de Auditor(es). Supervisor de Carga.
- c. Mecánicos del grupo LATAM. Miembros de las diferentes Autoridades Aeronáuticas de los países en los que opera el grupo quien esté realizando viajes de vacaciones. Equipo de Auditor(es). Supervisor de Carga.
- d. Pilotos y Tripulantes del grupo LATAM. Mecánicos y despachadores del grupo LATAM. Miembros de las diferentes Autoridades Aeronáuticas de los países en los que opera el grupo quien esté realizando funciones oficiales. Equipo de Auditor(es). Supervisor de Carga.

85. ¿Qué briefing se debe entregar a los pasajeros utilizando POC y CPAP?

- a. Indicar que en caso de descompresión, deberá usar la máscara de oxígeno y no el POC o CPAP.
- b. Indicar que en caso de descompresión, deberá seguir usando el POC o CPAP.
- c. No hay un briefing asociado a este tipo de pasajeros.
- d. Indicar que en caso de descompresión, avisar a la Tripulación de Cabina y deberá usar la máscara de oxígeno del PSU.

86. ¿Cuáles son los indicadores del punto de decisión?

- a. Para el Despegue: aviso TRIPULACIÓN, TOMAR SUS PUESTOS PARA EL DESPEGUE. En Descenso: aviso TRIPULACIÓN, TOMAR SUS PUESTOS PARA EL ATERRIZAJE.

- b. Para el Despegue: aviso TRIPULACIÓN, PRÓXIMOS AL DESPEGUE. En Descenso: aviso antes de los 10.000 pies TRIPULACIÓN, PRÓXIMOS AL ATERRIZAJE.
- c. Para el Despegue: aviso TRIPULACIÓN, ATENTOS AL DESPEGUE. En Descenso: aviso TRIPULACIÓN, INICIADO EL DESCENSO.
- d. Para el Despegue: aviso TRIPULACIÓN, PRÓXIMOS AL DESPEGUE. En Descenso: aviso TRIPULACIÓN, PRÓXIMOS AL ATERRIZAJE.

87. ¿Cuál es la cantidad de UMNR que pueden ir a bordo según flota?

- a. 4 UMNR en aviones de 1 pasillo / 7 UMNR en aviones de 2 pasillos.
- b. 3 UMNR en aviones de 1 pasillo / 6 UMNR en aviones de 2 pasillos.
- c. 5 UMNR en aviones de 1 pasillo / 8 UMNR en aviones de 2 pasillos.
- d. 4 UMNR en aviones de 1 pasillo / 6 UMNR en aviones de 2 pasillos.

88. Se denomina ESAN (Emotional Support Animals) a los perros que acompañan a pasajeros que, por su condición emocional, requieren viajar acompañados de un animal que les brinde este soporte. ¿Cuáles son los requisitos de los ESAN para ir a bordo?

- a. Deben ser ubicados en asiento al lado del pasajeros. Se le asignará un asiento central. No deben ser ubicados en salidas de emergencia ni obstruir pasillos del avión. Deben llevar el bozal puesto en despegue y aterrizaje. No deben llevar correa/arnés puesto. Deben permanecer bajo el control del pasajero en todo momento y TC de la zona asignada. El perro puede ocupar un asiento si está desocupado. Se sugiere a los pasajeros que lleven alfombra/sabanillas sanitarias y/o pañal (diaper), para evitar situaciones que afecten la higiene de la aeronave. Si el perro es muy grande o muy pesado se deberá bloquear la fila para comodidad del perro y pasajero.
- b. Deben ser ubicados a los pies del pasajero. Se le asignará un asiento ventana. No deben ser ubicados en salidas de emergencia ni obstruir pasillos del avión. Deben llevar el bozal puesto en todo momento. Deben llevar correa/arnés puesto. Deben permanecer bajo el control del pasajero en todo momento. El perro no puede ocupar un asiento. Se sugiere a los pasajeros que el perro lleve pañal (diaper), para evitar situaciones que afecten la higiene de la aeronave. Si el perro es muy grande o muy pesado para ubicarse de forma segura dentro de la cabina (sin sobrepasar el espacio de otros pasajeros u obstruir pasillos), deben ser bajados a bodega, cumpliendo con todos los requisitos y ~~libre-de~~ con el correspondiente cargo.
- c. Deben ser ubicados a los pies del pasajero. Se le asignará un asiento de pasillo. No deben ser ubicados en salidas de emergencia. Deben llevar el bozal puesto durante el servicio. Deben llevar correa/arnés puesto. Deben permanecer bajo el control del pasajero en todo momento. El perro puede ocupar un asiento libre de cargo. Se subirá en el vuelo alfombra/sabanillas sanitarias y/o pañal (diaper), para evitar situaciones que afecten la higiene de la aeronave. Si el perro es muy grande o muy pesado para ubicarse de forma segura dentro de la cabina (sin sobrepasar el espacio de otros pasajeros), no podrá ser transportado.
- d. Deben ser ubicados a los pies del pasajero. Se le asignará un asiento ventana. No deben ser ubicados en salidas de emergencia ni obstruir pasillos del avión. Deben llevar el bozal puesto en todo momento. Deben llevar correa/arnés puesto. Deben permanecer bajo el control del pasajero en todo momento. El perro no puede ocupar un

asiento. Se sugiere a los pasajeros que lleven alfombra/sabanillas sanitarias y/o pañal (diaper), para evitar situaciones que afecten la higiene de la aeronave. Si el perro es muy grande o muy pesado para ubicarse de forma segura dentro de la cabina (sin sobrepasar el espacio de otros pasajeros u obstruir pasillos), debe ser transportado en bodega, cumpliendo con todos los requisitos y libre de cargo.

89. ¿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, durante los periodos de reposo.
- c. Detectar requerimientos de pasajeros que hayan estado durmiendo durante la entrega del servicio, especialmente aquellos que solicitaron comidas especiales. Estar atentos a pasajeros durmiendo en el piso.
- d. Detectar potenciales situaciones de riesgo como humo, recalentamiento, olores inusuales, derrames, condición y comportamiento de pasajeros, si las persianas se encuentran abiertas verificar posible formación de hielo en las alas, que puedan afectar la seguridad del vuelo.

90. ¿Cuál es el chequeo pre vuelo de los extintores HALON CON MANÓMETRO / KIDDE y HAFEX (Halon Alternative Fire Extinguisher)?

- | | |
|--|----------------------|
| a. MANÓMETRO..... | EN RANGO VERDE |
| PIN | INTACTO |
| SELLO | INSERTADO |
| b. MANÓMETRO | EN RANGO VERDE |
| PIN..... | INSERTADO |
| SELLO..... | INTACTO |
| VIGENCIA EN ETIQUETA EXPIRATION DATE DATA..... | VERIFICAR |
| c. MANÓMETRO..... | EN RANGO VERDE |
| PIN Y SELLO | INTACTO |
| ETIQUETA EXPIRATION DATE DATA..... | ADHERIDA AL CILINDRO |
| b. MANÓMETRO | EN RANGO VERDE |
| PIN..... | INSERTADO |
| SELLO..... | ROJO |
| VIGENCIA EN ETIQUETA EXPIRATION DATE DATA..... | VERIFICAR |

91. ¿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 (PA o a viva voz).

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 (PA o a viva voz) Pedir ayuda a pasajeros para sujetar carros, si es necesario. TC que se encuentren en reposo volver a sus jumpseat 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 (PA o a viva voz). Pedir asistencia médica. TC que se encuentren en reposo permanecerán en sus asientos.
- d.** Usar máscara más cercana. Asegurarse en jumpseat, asiento de pasajero o sujetarse de una estructura. Ordenar uso de máscara y cinturón de seguridad (PA o a viva voz). Pedir ayuda a pasajeros. TC que se encuentren en reposo abrir cortinas y permanecer en sus asientos.

92. ¿Cuál es el correcto uso del ELT 406 (SE) en tierra?

- a.** Llevar el ELT a un área despejada, sin obstrucciones. Colocar el switch rotatorio en posición XMT. Romper la cinta que la sostiene la antena, desplegarla y permitiendo que se active.
- b.** 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.
- c.** Llevar el ELT a un área despejada, sin obstrucciones. Estando el switch en ARM se activará automáticamente.
- d.** 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.

93. La siguiente definición: “La Tripulación de Cabina estará constantemente alerta desde el briefing y durante todas las fases del vuelo a 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”. ¿A qué corresponde?

- a.** Chequeos Preventivos
- b.** Consciencia Situacional
- c.** Revisión Silenciosas
- d.** Estado de alerta continua.

94. ¿Cuáles son las prioridades ante una situación de emergencia que derive en una evacuación?

- a.** Sobrevivir al Impacto / Orden de Evacuación, si corresponde, para Salir del Avión / Sobrevivir afuera.
- b.** Sobrevivir al Impacto / Salir del Avión / Sobrevivir afuera.

- c. Sobrevivir / Evacuar / Buscar ayuda.
- d. Sobrevivir al Impacto / Orden de Evacuación para Salir del Avión / Sobrevivir afuera.

95. ¿Cuáles son las acciones de la TC después de la orden de desembarque rápido?

- a. TC que estén ubicados en puertas de embarque deberán detener el embarque e indicar a los pasajeros que retornen al terminal. El TC que esté ubicado en puerta de embarque delantera dará anuncio por PA. Si el avión está conectado a manga(s), desembarcar a los pasajeros preferentemente por las salidas con manga(s) acoplada(s); si está en área remota, desembarcar los pasajeros por las salidas con escalera(s) acoplada(s). Los TC en cabina, deberán ayudar agilizando la salida de los pasajeros instándolos a desembarcar en forma rápida. Informar a la TM cuando todos los pasajeros hayan desembarcado. La tripulación completa deberá desembarcar y conducir a los pasajeros a un lugar seguro.
- b. TC que estén ubicados en puertas de embarque deberán detener el embarque e indicar a los pasajeros que esperen instrucciones. El TC que esté ubicado en puerta de embarque delantera dará anuncio por PA. Si el avión está conectado a manga(s), desembarcar a los pasajeros por ahí; si está en área remota, desembarcar los pasajeros por tobogán. Los TC en cabina, deberán ayudar agilizando la salida de los pasajeros instándolos a desembarcar en forma rápida. Informar a la TM cuando todos los pasajeros hayan desembarcado. La tripulación completa deberá desembarcar y conducir a los pasajeros a un lugar seguro.
- c. TC que estén ubicados en puerta de embarque delantera darán anuncio por PA para señalar que se debe salir rápido del avión. Si el avión está conectado a manga(s), bloquear la salida y dirigir a los pasajeros a salir por puertas con escaleras; si está en área remota, desembarcar los pasajeros por tobogán. Los TC en cabina, deberán ayudar agilizando la salida de los pasajeros instándolos a desembarcar en forma rápida. Informar a la TM cuando todos los pasajeros hayan desembarcado. La tripulación completa deberá desembarcar y seguir las órdenes que entregue el personal de tierra.
- d. TC que estén ubicados en puertas de embarque deberán detener el embarque e indicar a los pasajeros que retornen al terminal. El TC que esté ubicado en puerta de embarque delantera dará anuncio por PA. Si el avión está conectado a manga, desembarcar a los pasajeros por esa salida; si está en área remota, desembarcar los pasajeros por la salida con escalera. Los TC en cabina, deberán ayudar a pasajeros con necesidades especiales. Los TC en puertas posteriores deben instar a desembarcar en forma rápida. Informar a la TM cuando todos los pasajeros hayan desembarcado. La tripulación completa deberá desembarcar y conducir a los pasajeros a un lugar seguro.

96. Al usar una botella de oxígeno para primeros auxilios, ¿Cuánto se debe ocupar de la botella?

- a. Al usar el equipo para primeros auxilios, la botella debe ser utilizada completamente. Reemplazar si es necesario.
- b. Al usar el equipo para primeros auxilios, la botella debe ser utilizada sólo $\frac{3}{4}$ de su capacidad. Reemplazar si es necesario.

- c. Al usar el equipo para primeros auxilios, la botella debe ser utilizada según lo que indique el capitán por la gravedad del paciente. Reemplazar si es necesario.
- d. Al usar el equipo para primeros auxilios, la botella debe ser utilizada dejando remanente para una posible despresurización.

97. ¿Cuál es el flujo de salida de los Oxígenos Portátiles 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.
- d. En HI 4 Lts-Min. duración 75 min. / LOW 2 Lts –Min. duración 120 min.

98. ¿Cuál es el procedimiento para una descompresión lenta?

- a. Evaluar situación e informar al JSB. Despejar área afectada (Dejar libre 5 filas, 2 hacia adelante y 3 hacia atrás). Considerar la posibilidad que la situación se agrave (Descompresión Explosiva). Ordenar vía PA uso de mascarillas.
- b. Evaluar situación e informar al Comandante. Despejar área afectada (Dejar libre 4 filas, 2 hacia adelante y 2 hacia atrás). Ordenar vía PA uso del cinturón. Considerar posibilidad que situación se agrave (Descompresión Explosiva).
- c. Evaluar situación e informar al Comandante. Despejar área afectada (de lo posible 4 filas por lado, 2 hacia adelante y 2 hacia atrás). Ordenar vía PA uso del cinturón. Considerar posibilidad que situación se agrave (Descompresión Explosiva).
- d. Evaluar situación e informar al JSB. JSB informa al Comandante. Despejar área afectada (Dejar libre 6 filas, 3 hacia adelante y 3 hacia atrás). Ordenar vía PA uso del cinturón, asiento en posición vertical, mesa guardada. Considerar posibilidad que situación se agrave (Descompresión Explosiva)

99. ¿Cuál es el procedimiento ante la incapacitación del Comandante?

- a. El Copiloto se hará cargo de los controles del avión. Ante la situación se declarará emergencia. Se debe evitar usar al máximo el piloto automático. Se requerirá la asistencia de la Tripulación de Cabina para la atención y si es necesario, personal médico que se encuentre a bordo.
- b. El Copiloto se hará cargo de los controles del avión. Asumirá el mando el piloto que le sustituya. En caso de que no se complete la tripulación mínima, se deberá aterrizar de inmediato. Se requerirá la asistencia de la Tripulación de Cabina para la atención del piloto incapacitado.
- c. El Copiloto se hará cargo de los controles del avión. Asumirá el mando el piloto que le sustituya. En caso de que no se complete la tripulación mínima, se declarará emergencia. Debe usarse al máximo el piloto automático a fin de mantener una carga de trabajo aceptable. Se requerirá la asistencia de la Tripulación de Cabina para la atención y en su caso, retirada del puesto de pilotaje del piloto incapacitado.
- d. El Copiloto se hará cargo de los controles del avión. Asumirá el mando el piloto que le sustituya. En caso de que no se complete la tripulación mínima, se declarará

emergencia. Debe usarse el piloto automático por si no hay piloto disponible y a fin de mantener una carga de trabajo aceptable. Se requerirá la asistencia de la Tripulación de Cabina para apoyo y retirar del puesto de pilotaje del piloto incapacitado.

100. ¿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. El periodo en el cual los pilotos no deben ser interrumpidos en sus labores, salvo en caso de una situación de anormalidad o emergencia.
- c. El periodo de servicio de vuelo y las operaciones realizadas sobre 10.000 pies.
- d. El periodo en el cual los pilotos no deben ser interrumpidos en sus labores, salvo en caso de una situación de anormalidad o emergencia.

101. ¿Qué acciones debe seguir la Tripulación de Cabina durante el abastecimiento de combustible?

- a. JSB emitirá anuncio de recarga de combustible y TC supervisará el cumplimiento de las instrucciones. Un TC debe ubicarse en cada sector de puertas hasta el término del procedimiento, listos para iniciar y dirigir un desembarque rápido o una evacuación por los medios más prácticos y expeditos disponibles. Los demás tripulantes se ubicarán en cabina de pasajeros. Notificar a TM concentración anormal de vapores de combustible en la cabina o cualquier otra condición que pueda constituir peligro.
- b. TC más antiguo emitirá anuncio de recarga de combustible y JSB supervisará el cumplimiento de las instrucciones. Dos TC deben ubicarse en cada sector de puertas hasta el término del procedimiento, listos para iniciar y dirigir un desembarque rápido o una evacuación por los medios más prácticos y expeditos disponibles. Los demás tripulantes se ubicarán en cabina de pasajeros. Notificar a TM concentración anormal de vapores de combustible en la cabina o cualquier otra condición que pueda constituir peligro.
- c. JSB emitirá anuncio de recarga de combustible y TC supervisará el cumplimiento de las instrucciones. Un TC debe ubicarse en cada sector de puertas hasta el término del procedimiento, atentos para una inminente evacuación y poder dirigir a los pasajeros por los medios más prácticos y expeditos disponibles. Los demás tripulantes se ubicarán en cabina de pasajeros. Notificar a TM concentración anormal de vapores de combustible en la cabina o cualquier otra condición que pueda constituir peligro.
- d. JSB emitirá anuncio de recarga de combustible. Un TC debe ubicarse junto a puerta 4R hasta el término del procedimiento, listo para iniciar y dirigir un desembarque rápido o una evacuación por los medios más prácticos y expeditos disponibles. Los demás tripulantes deben seguir con sus funciones en galley para adelantos del servicio y cabina de pasajeros. Notificar a JSB concentración anormal de vapores de combustible en la cabina o cualquier otra condición que pueda constituir peligro y deba avisarle a la TM.

102. Asiento para Infantes - Child Restraint System (CRS), ¿Cuáles son los Asientos Prohibidos para este tipo de asientos?

- a. Asientos centrales. Asientos en salidas de emergencia. Asientos con airbelt, usando extensión de cinturón que desactive su sistema.
- b. Asientos en pasillo. Asientos en salidas de emergencia. Asientos en filas anterior y posterior a filas de salidas de emergencia en sector alar.
- c. Asientos en ventana. Asiento del medio de filas centrales. Asientos con airbelt, usando extensión de cinturón que desactive su sistema.
- d. Asientos en pasillo. Asientos en salidas de emergencia. Jumpseat o asientos en filas anterior y posterior a filas left de salidas de emergencia en sector alar.

103. Un dispositivo de posicionamiento ortostático – OPD - es un dispositivo de soporte ortopédico, cuyo propósito es ayudar a sostener y posicionar a una persona con discapacidad en un asiento. ¿Cómo se debe asegurar el cinturón de seguridad a un pasajero que esté usando este tipo de dispositivo?

- a. 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.
- b. El cinturón de seguridad debe ser asegurado sobre la persona, sin incluir el OPD, se debe pasar el cinturón por debajo del dispositivo. No se debe instalar una extensión del cinturón.
- c. El cinturón de seguridad debe ser asegurado por debajo del dispositivo. Siempre se debe instalar una extensión del cinturón.
- d. El cinturón de seguridad debe ser asegurado sobre la persona, incluyendo el OPD, comprobando que el cinturón pase por debajo del dispositivo. Si es necesario, se instalará una extensión del cinturón.

104. Completado el TESTI con el Comandante, ¿Cómo informa el JSB al resto de la tripulación?

- a. Por interfono, JSB pide a los TC que se dirijan al galley delantero. Los TC que no escuchen este llamado serán informados por un TC que haya recibido la información directamente del Jefe.
- b. JSB llama por interfono a TC más antiguo para entregarle la información. TC posteriormente entrega de forma presencial la información al resto de la tripulación.
- c. Por llamada en conferencia a todos los interfonos. Los TC que en su estación no disponen de interfono serán informados por un TC que haya recibido la información por interfonía.
- d. Por llamada en conferencia a todos los interfonos. Los TC antes de salir a cabina deben confirmar entre ellos la información entregada por JSB.

105. ¿Qué acciones debe seguir la TC luego que el Comandante de el anuncio “TRIPULACIÓN, PRÓXIMOS AL ATERRIZAJE/ AMARAJE”?

- a. Los TC que correspondan llevarán las luces del avión a la menor intensidad. Todos los TC se aseguran en su jumpseat. TC más antiguo recibe reporte de CABINA

PREPARADA de los TC y luego reporta al JSB por interfono. El JSB reporta al Comandante "CABINA PREPARADA" siempre por interfono.

- b.** Los TC que corresponda disminuirán la iluminación de cabina según lo definido por avión para aterrizaje. Todos los TC se aseguran en su jumpseat. TC responsables reportan "CABINA PREPARADA" al JSB. El JSB reporta al Comandante "CABINA PREPARADA" por interfono o Cabin Ready, en aviones que dispongan de esta función.
- c.** Los TC que corresponda disminuirán la iluminación de cabina según lo definido por avión para aterrizaje. Todos los TC se aseguran en su jumpseat. TC responsables reportan "CABINA PREPARADA" al JSB. El JSB reporta al Comandante "CABINA PREPARADA" por interfono o Cabin Ready, en aviones que dispongan de esta función, de no haber respuesta por parte de la TM debe ingresar a través del keypad a la cabina de mando.
- d.** Los TC que corresponda subirán la iluminación de cabina según lo definido por avión para aterrizaje. Todos los TC se aseguran en su jumpseat. TC responsables reportan "CABINA PREPARADA" al TC más antiguo. El JSB recibe reporte final y reporta al Comandante "CABINA PREPARADA" por Cabin Ready, en aviones que no dispongan de esta función deberá realizarse el reporte de forma presencial.

106. ¿Cuál es el Tiempo Útil de Conciencia (TUC) a 30.000 pies de altura?

- a.** 1-2 minutos
- b.** 3-5 minutos
- c.** 30-60 segundos
- d.** 4-6 minutos

107. En tierra, ¿Cuál es el uso que se le debe dar al marcador de agua?

- a.** Quitar la solapa. Tirar el polvo compacto sobre hielo / nieve
- b.** Moler el polvo compacto. Quitar la solapa. Esparcir polvo sobre hielo / nieve
- c.** Quitar la solapa. Disolver el polvo compacto con agua. Esparcir polvo sobre tierra / arcilla/ hielo / nieve
- d.** Moler el polvo compacto. Quitar la solapa. Formar montones (pilas) con el polvo sobre tierra, de ser necesario rociar con agua.

108. ¿Cómo se debe usar el espejo de señales que se encuentra en el KIT de SUPERVIVENCIA?

- a.** Colgar en la muñeca. Sostener espejo seco con la punta de los dedos. Localizar el haz de luz. Acercar a la cara por cualquiera de los dos lados. Ubicar el objetivo. Dirigir haz de luz a través del orificio, en dirección al horizonte.
- b.** Colgar al cuello. Sostener espejo con la palma de la mano. Localizar el haz de luz / Reflejar en el suelo u otra superficie. Acercar a la cara por el lado indicado. Ubicar el objetivo. Dirigir haz de luz a través del orificio, en dirección vertical.
- c.** Colgar al cuello o muñeca. Sostener espejo limpio y seco con la punta de los dedos. Localizar el haz de luz / Reflejar en cara o mano. Acercar a la cara por el lado indicado. Ubicar el objetivo. Dirigir haz de luz a través del orificio, en dirección al objetivo
- d.** Colgar al cuello o muñeca. Sostener espejo limpio y seco con la punta de los dedos. Localizar el haz de luz / Reflejar en cara o mano. Acercar a la cara por el lado indicado.

No es necesario ubicar algún objetivo. Dirigir haz de luz a través del orificio, hacia el firmamento.

109. ¿Cuál es el uso que se le debe dar a las bengalas del KIT de SUPERVIVENCIA?

- a. Activar según instrucciones del fabricante. Sostener en ángulo de 45° aproximadamente con brazo extendido. Levantar brazo y agitar suavemente a favor del viento. Considerar la dirección del viento, asegurándose que los residuos no dañen la balsa y/o las personas.
- b. Activar según instrucciones del fabricante. Sostener en ángulo de 40° aproximadamente con brazo extendido. Levantar brazo y agitar suavemente en contra del viento. No es necesario considerar la dirección del viento.
- c. Activar según indicaciones del TM o JSB. Sostener en ángulo de 90° aproximadamente con brazo extendido. Levantar brazo y agitar rápidamente. Considerar la dirección del viento, asegurándose que los residuos no dañen la balsa y/o las personas.
- d. Activar según instrucciones del fabricante. Sostener en ángulo de 45° aproximadamente con brazo extendido. Levantar brazo y agitar suavemente a favor del viento. Dependiendo si es de día o de noche se debe considerar la dirección del viento, mantener a un pasajero vigilando la condición de la balsa.

110. En un ditching, ¿Quién es el encargado de liderar la balsa?

- a. Sólo el Tripulante de Mando
- a. Un Tripulante de Mando o Cabina asume el liderazgo de la balsa.
- b. Un Tripulante de Mando o de Cabina o un ABP, asume el liderazgo de la balsa.
- c. Un Tripulante de Mando o Cabina asume el liderazgo de la balsa, dependiendo de la antigüedad del Tripulante.

111. ¿Cómo se debe retirar el PBE Air Liquide después de su uso?

- a. Tomar el PBE desde la capucha, la parte superior y tirarla hacia arriba fuera de la cabeza.
- b. Meter las manos a través del sello del cuello, ensanchar el sistema de correas y tirar el equipo hacia arriba y fuera de la cabeza. Tener cuidado con los lentes y los aros.
- c. Introducir las manos a través del sello del cuello y tirar el equipo hacia arriba y fuera de la cabeza.
- d. Introducir las manos a través del cuello de goma y tirar el equipo hacia arriba y hacia atrás, fuera de la cabeza.

112. ¿Cuál es el uso que se le debe dar al extintor de agua?

- a. Mantener el equipo en posición vertical. Girar empuñadura en sentido contrario a los punteros del reloj para romper el sello / precinto. Apuntar a la base del fuego. Presionar firmemente el gatillo de descarga.
- b. Mantener el equipo en posición vertical. Girar empuñadura en sentido de los punteros del reloj para romper el sello / precinto y perforar el balón de CO₂. 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. Girar empuñadura para romper el precinto y perforar el balín de CO₂. Apuntar al foco del fuego. Presionar firmemente el gatillo de descarga. Dirigir descarga a la base del fuego
- d. Mantener el equipo en posición semi vertical. Tirar la empuñadura para perforar el balín de CO₂. Apuntar a la base del fuego. Presionar suavemente el gatillo de descarga.

113. ¿Cuál es la duración y alcance del extintor de agua?

- a. Su duración aproximada es de 40 segundos y su alcance de 2 a 3 metros aproximadamente.
- b. Su duración aproximada es de 30 segundos y su alcance de 2 a 3 metros aproximadamente.
- c. Su duración aproximada es de 30 segundos y su alcance de 3 a 4 metros aproximadamente.
- d. Su duración aproximada es de 20 segundos y su alcance de 4 a 5 metros aproximadamente.

114. Terminada una evacuación en tierra, ¿Cuáles son las acciones inmediatas que se deben realizar?

- a. Alejarse del avión (50m), no considerar viento. Activar ELT pasadas 12 horas. Improvisar refugio. Atender heridos y tranquilizar.
- b. Alejarse del avión (100m), considerar viento. Activar ELT. Improvisar refugio. Atender heridos / ubicar asistencia médica / tranquilizar
- c. Alejarse del avión (100m), considerar viento. Esperar 6 horas para <Activar ELT. Improvisar refugio. Atender heridos / ubicar asistencia médica / tranquilizar
- d. Alejarse del avión (20m), considerar viento. Activar ELT pasadas 8 horas. Improvisar refugio. Atender heridos / ubicar asistencia médica / tranquilizar

115. El DEA/AED Marca Phillips, tiene una llave para lactante/niño, ¿Cuál es su función?

- a. Reducir manualmente la energía de descarga a un nivel bajo. Es utilizada en menores de 5 años o de menos de 15 kilos de peso.
- b. Reducir automáticamente la energía de descarga a un nivel medio. Es utilizada en menores de 12 años o de menos de 45 kilos de peso.
- c. Reduce automáticamente la energía de descarga a un nivel adecuado. Es utilizada en menores de 8 años o de menos de 25 kilos de peso.
- d. Reduce automáticamente la energía de descarga. Es utilizada en menores de 8 años o de menos de 25 kilos de peso y no superando el metro de altura.

116. ¿Cuáles son los primeros auxilios que se deben dar a un pasajero con una quemadura grado 3?

- a. Retirar al paciente del agente causante. Cubrir con gasa parafinada y sobre esta un apósito de gasa. Retirar la ropa. Poner en contacto 2 superficies, comprometidas: pliegue anterior del codo, pliegue anterior de rodilla, espacios interdigitales. Dar a tomar líquidos de manera abundante. Trasladar a centro asistencial.
- b. Retirar al paciente del agente causante. Usando guantes quirúrgicos, cubrir con gasa parafinada y sobre esta un apósito de gasa. No retirar la ropa. Evitar poner en contacto 2 superficies, comprometidas: pliegue anterior del codo, pliegue anterior de rodilla, espacios interdigitales. Dar a tomar líquidos en sorbos en forma continua. Trasladar a centro asistencial.
- c. Retirar al paciente del agente causante. Usando guantes quirúrgicos, de haber gasa parafinada colocarla y sobre esta una venda cubriendo completamente la zona. No retirar la ropa. Evitar rozar otras superficies, comprometidas: pliegue anterior del codo, pliegue anterior de rodilla, espacios interdigitales. Dar a tomar líquidos en sorbos en forma continua. Trasladar a centro asistencial.
- d. Retirar al paciente del agente causante. Usando guantes quirúrgicos, cubrir con toalla absorbente y sobre esta una gasa parafinada. No retirar la ropa. Dar a tomar líquidos con azúcar. Trasladar a centro asistencial.

117. 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.
- d. Al finalizar la demostración, indicando al adulto responsable como debe ser puesto el chaleco y desde donde tomarlo, y reiterándole que debe ser inflado cuando la Tripulación se lo informe.

118. ¿Cuál es el procedimiento para interrumpir la cabina de mando estéril?

- a. El procedimiento consiste en realizar una llamada en emergencia.
- b. El procedimiento consiste en ingresar a la cabina de mando a través del KEYPAD.
- c. El procedimiento consiste en realizar una llamada por interfono en conferencia.
- d. El procedimiento consiste de acuerdo con lo acordado en briefing operativo.

119. ¿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, Tripulación y equipaje facturado. 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 y equipajes de mano. Tractado de aeronave por personal de SSEI. Descarga de equipaje facturado y de la carga. Inspección de la aeronave por personal de aeropuerto. Inspección del equipaje facturado por AVSEC. Vuelo clareado.
- d.** Desembarque de pasajeros. Tractado de aeronave a zona de seguridad. Descarga de equipaje facturado, carga. Inspección de la aeronave. Inspección de la Tripulación. Vuelo clareado.

120. 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 el primer OHB del costado derecho.
- b.** El transporte de órganos humanos y tejidos para trasplante es considerado prioridad en el vuelo. El contenedor será transportado en el último OHB costado izquierdo.
- 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.
- d.** El transporte de órganos humanos y tejidos para trasplante es considerado prioridad en el embarque. De ser posible el contenedor será transportado en la cabina de mando.

121. ¿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 directamente involucrados en la acción de combatir el fuego, la cantidad depende de las funciones entregadas por el JSB, 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.

- d.** 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.

122. Con respecto al transporte de órganos para trasplante (LHO), ¿Cuál es el procedimiento en el aeropuerto de destino?

- a.** El EOY 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 capitán del vuelo.
- c.** El COT o personal paramédico del aeropuerto deberá subir a cabina para retirar el LHO y su documentación, que serán entregados por el capitán del vuelo.
- d.** 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.

123. ¿Qué se debe hacer en caso de humo en el asiento de pasajeros?

- a.** Informar y coordinar con el JSB. Cortar energía eléctrica del IFE, galleys y baños. Aplicar PROCEDIMIENTO BASE DE COMBATE DEL FUEGO, si es necesario.
- b.** Informar y coordinar con el combatiente e informante las acciones a seguir. En el caso que haya mucho humo en cabina, cortar la energía eléctrica del IFE . Aplicar PROCEDIMIENTO BASE DE COMBATE DEL FUEGO, si es necesario.
- c.** Informar y coordinar con la Tripulación de Vuelo. Cortar energía eléctrica del IFE. Aplicar PROCEDIMIENTO BASE DE COMBATE DEL FUEGO, si es necesario.
- d.** Informar y coordinar con la Tripulación. De ser posible cortar energía eléctrica del IFE. Estar preparada para PROCEDIMIENTO BASE DE COMBATE DEL FUEGO, mantener informada a JSB.

124. ¿Cuál es el procedimiento a seguir en caso Fuegos que Involucran MMPP?

- a. Identificar el artículo / Combatir el fuego: • Obtener y utilizar el extintor de halon / nunca usar extintor de agua. • En estos casos no es necesario utilizar equipos de protección. • Pedir a los pasajeros que se agachen y respiren a nivel del apoyabrazos. • Informar a otros miembros de la tripulación de cabina./ Mantener supervisado por si se vuelve encender / Una vez que el fuego se haya extinguido: Aplicar DERRAMES O PÉRDIDAS DE MMPP - Procedimiento, si es necesario./ Después del aterrizaje Seguir instrucciones del personal de tierra.
- b. Identificar el artículo / Combatir el fuego: • Utilizar extintor de agua. • Utilizar guantes de protección. • Mover a los pasajeros lejos de la zona. • Informar a otros miembros de la tripulación de cabina./ Mantener supervisado por si se vuelve a encender / Una vez que el fuego se haya extinguido: Aplicar procedimiento de enfriamiento, si es necesario./ Después del aterrizaje Seguir instrucciones del Comandante.
- c. Identificar el artículo / Combatir el fuego: • Obtener y utilizar el extintor de halon / confirmar posible uso de agua. • Obtener y utilizar equipos de protección, según lo aplicable a la situación. • Mover a los pasajeros lejos de la zona, si es posible. • Informar al Comandante y a otros miembros de la tripulación de cabina./ Mantener supervisado por si se vuelve encender / Una vez que el fuego se haya extinguido: Aplicar DERRAMES O PÉRDIDAS DE MMPP - Procedimiento, si es necesario./ Después del aterrizaje Seguir instrucciones del Comandante.
- d. Identificar el artículo / Combatir el fuego: • Obtener y utilizar el extintor de halon / confirmar si es posible uso de agua, dependiendo de la clave de respuesta a la emergencia entregada por el Comandante • Obtener y utilizar equipos de protección, según lo aplicable a la situación. • Mover a los pasajeros lejos de la zona, si es posible. • Informar a otros miembros de la tripulación de cabina./ Mantener supervisado por si se vuelve encender / Una vez que el fuego se haya extinguido: Aplicar DERRAMES O PÉRDIDAS DE MMPP - Procedimiento, si es necesario./ Después del aterrizaje Seguir instrucciones del COT.

125. ¿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 la orden de evacuación.
- c. Quién dará la información a pasajeros sobre la naturaleza de la emergencia.
- d. Información extra que considere el Comandante.

126. 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. Inflarlo manualmente desconectando la manilla PULL TO INFLATE.
- d. Bloquear la salida y redirigir pasajeros hacia otra salida que esté habilitada

127. ¿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. Mantener alejadas a las personas de la zona alar y apoyar al TC con la apertura de puertas
- d. Sacar al TC del avión y llevarlo consigo.

128. En una evacuación del avión, ¿Cuándo debe evacuar la Tripulación de Cabina?

- a. Cuando ya no es seguro permanecer a bordo, la TC evacuará por cualquier salida del avión, de manera de procurar que un TC se quede a cargo de los pasajeros que evacuaron por esa salida.
- b. Cuando el Capitán lo indique aunque haya pasajeros que aún no han salido, pero ya no es seguro para la TC permanecer a bordo. Importante evacuar por la salida que esté disponible. TC que evacua se hace cargo de un grupo de pasajeros.
- c. Cuando el área esté libre de pasajeros o ya no es seguro permanecer a bordo, la TC evacuará por su salida asignada, si las condiciones lo permiten, de manera de procurar que un TC esté a cargo de los pasajeros que evacuaron por esa salida.
- d. Cuando el área esté libre de pasajeros o ya no es seguro permanecer a bordo, la TC evacuará por su salida más cercana, mientras que el último TC verifica a los pasajeros que evacuaron por esa salida.

129. ¿Cómo se debe realizar la evacuación del avión con un infante?

- a. Se debe buscar la mayor protección para el niño, ya sea sujetándole la cabeza y el cuello con la mano cuando es sostenido en forma horizontal, o sujetando la cabeza y el cuello con el brazo, cuando es sostenido en forma vertical. Los brazos, piernas y pies deben quedar libres, no deben estar envueltos en los brazos del adulto.
- b. Se debe buscar la mayor protección para el niño, ya sea sujetándole la cabeza y el cuello con la mano cuando es sostenido en forma vertical, o sujetando la cabeza y el cuello con el brazo, cuando es sostenido en forma horizontal. Los brazos, piernas y pies deben ser envueltos lo más posible por los brazos del adulto.
- c. Se debe buscar la mayor protección para el niño, ya sea sujetándole la cabeza y el cuello con la mano o sujetando la cabeza y el cuello con el brazo. Cuando es sostenido en forma horizontal se debe abrazar al infante. Los brazos, piernas y pies deben permanecer lo más próximos al cuerpo del adulto.
- d. Se debe buscar la mayor protección para el niño, ya sea sujetándole la cabeza y el cuello con el brazo cuando es sostenido en forma vertical, o sujetando la cabeza y el cuello con la mano, cuando es sostenido en forma horizontal. Los brazos, piernas y pies deben ser envueltos por frazadas previo a evacuar el avión.

130. ¿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. ELT de su zona. Si la situación lo permite, la TC llevará los equipos de emergencia asignados que puedan ser de ayuda para sobrevivir. Los TC responsables de cada zona se asegurarán que los equipos sean bajados, de ser necesario se pedirá el apoyo del primer oficial.
- c. 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.
- d. ELT y DEA. La TC llevará los equipos de emergencia asignados por cargo para sobrevivir fuera del avión.

131. ¿Cuáles son las acciones de la Tripulación de Cabina al identificar que la fuente del Humo/Fuego proviene de un Equipo Eléctrico del Galley?, además ¿Qué debe hacer el TC en caso que el humo y fuego persista o la fuente no es identificada?

- 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. Si el humo / fuego aún persiste o la fuente no es identificada, cortar la energía eléctrica del galley llevando a RESET el switch de corte general, si el galley dispone de éste. Cortar sólo los CB que estén calientes del galley, si no se dispone del switch de corte general.
- 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. Si el humo / fuego aún persiste o la fuente no es identificada bloquear galley y esperar instrucciones de la TM.
- c. Apagar el equipo. Desactivar el circuit breaker asociado, que se encuentra en el panel eléctrico del galley. Si el humo / fuego aún persiste o la fuente no es identificada, cortar la energía eléctrica del galley llevando a OFF el switch de corte general, si el galley dispone de éste. Cortar todos los CB del galley, si no se dispone del switch de corte general.
- d. Apagar el equipo. Desactivar el circuit breaker asociado, que se encuentra en el galley. Si el humo / fuego aún persiste o la fuente no es identificada, cortar la energía eléctrica del galley llevando a OFF el switch de corte general, si el galley dispone de éste. Si no se dispone del switch de corte general solicitar al Comandante cortar galley power desde la cabina de mando.

132. ¿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 de calor abrasivo”.

- c. Debe localizar un “punto con llamas”.
- d. Debe localizar un “punto con humo”.

133. ¿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.
- d. Debe ser consciente de la importancia de tomar medidas inmediatas y de ser necesario agresivas que vayan en salvaguardar la integridad de los pasajeros y de la aeronave.

134. 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.
- d. 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, procurando no mojar las áreas de posible cableado eléctrico o sistemas de la aeronave.

135. 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. La Tripulación de Cabina debe mover el dorso de su mano a lo largo de los paneles para encontrar la zona más fría para poder iniciar el combate. Esto es debido a que la piel en el dorso de la mano es más sensible a los cambios de temperatura que el dorso de la mano.
- b. La Tripulación de Cabina debe mover la palma de su mano a lo largo de los paneles para encontrar la zona más tibia. Esto es debido a que la piel en la palma de la mano es más gruesa y es más sensible a los cambios de temperatura que el dorso de la mano.
- c. La Tripulación de Cabina debe mover el dorso de su mano a lo largo de los paneles para encontrar la zona más caliente. Esto es debido a que la piel en el dorso de la mano es más delgada y es más sensible a los cambios de temperatura que la palma.

- d.** La Tripulación de Cabina debe mover el dorso de su mano a lo largo y ancho de los paneles para encontrar la zona más caliente. Esto es debido a que la piel en el dorso de la mano es más resistente y aguanta los cambios de temperatura más que la palma.

136. Cuando el PED o la batería de repuesto pueden ser movidas de forma segura después de un fuego, ¿Con que se debe rellenar el recipiente para sumergir el PED?

- a.** Con hielo u otro líquido como vino.
- b.** Con agua u otro líquido no alcohólico.
- c.** Con hielo seco u otro líquido como agua.
- d.** Con un mezcla de agua y hielo.

137. ¿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
- d.** Clase C - D

138. ¿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 ligeramente la puerta. Descargar el extintor de halon / halon alternative. Cerrar y asegurar la puerta del baño. De ser necesario repetir los últimos pasos, alternando con distintos tipos de halon. Ingresar al baño con botellas de agua y localizar el origen del fuego/humo.
- c.** Ponerse PBE. Combatiente del fuego debe protegerse. Abrir la puerta para que ingrese el Combatiente. Descargar el extintor de halon / halon alternative en pequeñas ráfagas. Cerrar la puerta del baño. Repetir los últimos tres pasos, según sea necesario.
- d.** 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 en ráfagas. Cerrar la puerta del baño. Repetir los últimos tres pasos.

139. ¿A qué corresponde el siguiente código de sillas de ruedas: WCMP?

- a. Este código corresponde a pasajeros que llevan su propia silla de ruedas “manual”.
- b. Este código corresponde a pasajeros que llevan su propia silla de ruedas “manual o eléctrica”, previa autorización de aeropuerto.
- c. Este código corresponde a pasajeros que llevan su propia silla de ruedas “con batería seca”.
- d. Este código corresponde a pasajeros que son trasladados al avión en una silla convencional, pero que no permite su uso dentro de la cabina del avión.

140. ¿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. Solo cuando se ve (de día) o se escucha (de noche) algún tipo de rescate.
- c. En la noche ya que las señales pirotécnicas se ven a mayor distancia.
- d. Cada 12 horas para asegurar emitir una señal constante.

141. ¿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 a moderada, severa a explosiva.
- d. Turbulencia ligera, moderada, fuerte.

142. ¿Cuál es el chequeo pre vuelo del PBE AIR LIQUIDE?

- a. Indicador de color _____ Amarillo, Si el sello Amarillo o Verde sobre el cierre de la caja está roto o no se encuentra, pero el indicador está amarillo, el equipo mantiene su condición de operativo.
- b. Indicador de color _____ No rosado, Si el sello Amarillo o Verde sobre el cierre de la caja está roto o no se encuentra, pero el indicador está no rosado, el equipo mantiene su condición de operativo.
- c. Indicador de color _____ Verde, Si el sello Amarillo o Verde sobre el cierre de la caja está roto o no se encuentra, pero el indicador está verde, el equipo mantiene su condición de operativo.
- d. Indicador de color _____ No Verde, Si el sello Amarillo o Verde sobre el cierre de la caja está roto o no se encuentra, pero el indicador está no verde, el equipo mantiene su condición de operativo.

143. 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 mantener e iniciar evacuación ante orden de evacuación o EVAC CMD.
- d. Se debe iniciar evacuación sólo con orden de evacuación.

144. ¿Cuál es el fin de realizar el chequeo pre vuelo de los equipos del avión 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?

- a. Con el fin de cumplir con la reglamentación establecida por la DGAC y así verificar la accesibilidad de los equipos de emergencia y funcionamiento de los sistemas del avión (cabina de mando y pasajeros).
- b. Con el fin de cumplir con lo solicitado por la TM en el briefing operacional en cuanto a la operatividad de los equipos de emergencia.
- c. Con el fin de garantizar la disponibilidad, accesibilidad y la operatividad de los equipos de emergencia y sistemas del avión en cabina de pasajeros.
- d. Con el fin de verificar la disponibilidad, accesibilidad y la vigencia de los equipos de emergencia y sistemas del avión en cabina de pasajeros, en relación a las cantidades permitidas en el MEL.

145. ¿Cuál es la posición de protección para menores?

- a. Los menores ocupando asientos de pasajeros pueden adoptar la misma posición que la de los adultos. De acuerdo a su altura, podrán apoyar la cabeza en el cojín del asiento, ya sea en el borde del cojín o entre las piernas. El cinturón de seguridad debe ser puesto, justo por encima de las piernas en las caderas. En un niño pequeño, si el cinturón de seguridad no puede ser ajustado de manera que quede ceñido, puede ser sentado sobre una almohada o una frazada para elevarlo. La almohada no debe ser ubicada detrás del niño.
- b. Los menores ocupando asientos de pasajeros pueden adoptar la misma posición que la de los adultos. Podrán apoyar la cabeza en el cojín del asiento. El cinturón de seguridad debe quedar muy ceñido, también puede ser sentado sobre una almohada o una frazada para elevarlo. La almohada no debe ser ubicada detrás del niño.
- c. Los menores ocupando asientos de pasajeros pueden adoptar la misma posición que la de los adultos. Podrán apoyar la cabeza en el cojín del asiento. El cinturón de seguridad debe ser puesto en las caderas. En un niño pequeño, si el cinturón de seguridad no puede ser ajustado de manera que quede ceñido, puede ser llevado por el adulto.
- d. Los menores ocupando asientos de pasajeros pueden adoptar la misma posición que la de los adultos. En un niño pequeño, el cinturón de seguridad debe ser ajustado de manera que quede ceñido, debe ser sentado sobre una almohada o una frazada. También se puede colocar una almohada ubicada detrás del niño.

146. ¿Cuál es el manejo con medicamentos que debe tener la TC con pasajeros?

- a. La TC debe suministrar, sugerir, recomendar o proporcionar medicamentos o inyecciones a los pasajeros, pero no puede hacerlo con los menores no acompañados.
- b. La TC no debe suministrar, sugerir, recomendar o proporcionar medicamentos o inyecciones a ningún pasajero, incluidos los menores no acompañados.
- c. La TC podrían suministrar, sugerir, recomendar o proporcionar medicamentos o inyecciones a un pasajero, si el pasajero se hace responsable de cualquier inconveniente que le pueda surgir.
- d. La TC puede sugerir, recomendar y proporcionar medicamentos a todos los pasajeros que vayan a bordo en caso de que se lo soliciten.

147. Cuando está saliendo humo de un OHB, ¿Qué debe hacer el Asistente del Combatiente del Fuego?

- a. Ponerse PBE, 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 /Obtener suministros para secar el OHB y si se requiere apoyar en el secado.
- d. Ponerse PBE y guantes / Verificar si hay calor en el OHB / Abrir ligeramente el OHB para que el combatiente descargue el halon / halon alternative

148. Según el procedimiento de amenaza de bomba con avión en tierra, ¿Qué acciones se deberían realizar en la inspección de la aeronave?

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

149. ¿Cuáles son las características del extintor Kidde (halon alternative fire extinguisher)?

- a. Equipo para combatir fuegos tipo B y C. Contiene gas Halotron BrX, que es un agente extintor alternativo al 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 en forma química 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.
- d. Equipo para combatir todo tipo de fuegos. Contiene gas Halotron BrX que es un agente extintor aprobado, actúa desplazando el CO₂.

150. En caso de supervivencia, las acciones que se deben tomar para sobrevivir, considerando las condiciones geográficas y climáticas son fundamentales. El agua es una de las prioridades de supervivencia, ¿Cuál es el uso que debemos darle al agua?

- a. Racionar el agua. Esperar 12 hrs. antes de tomar la primera ración, conservarla en la boca mucho tiempo, no enjuagar y luego tragar. Tomar preferentemente al despertar. Asignar su cuidado sólo a los tripulantes de cabina o de mando.
- b. Racionar el agua. Esperar 6 hrs. antes de tomar la primera ración, tragar rápidamente, evitar conservarla en la boca mucho tiempo. Tomar preferentemente durante el día. Es importante humedecer los labios antes de dormir. Asignar su cuidado a dos adultos.
- c. Racionar el agua. Esperar 24 hrs. antes de tomar la primera ración, conservarla en la boca mucho tiempo, enjuagar y luego tragar. Tomar preferentemente antes de dormir. Asignar su cuidado a dos adultos.
- d. Racionar el agua. Esperar 24 hrs. antes de tomar la primera ración, conservarla en la boca, enjuagar y luego tragar. Tomar preferentemente antes del medio día. Asignar su cuidado a dos adultos.

151. ¿Cuál es la duración del Extintor de Agua AMEREX para Transporte de Carga en Cabina?

- a. Duración 55 segundos.
- b. Duración 61 segundos.
- c. Duración de 45 segundos.
- d. Duración 50 a 60 segundos.

152. ¿Cómo se debe activar el PBE Dräger / BE AEROSPACE?

- a. Tirar hacia abajo el cordón, con lo cual se activará el equipo. El cordón no se desprende del equipo. Atar las cintas ubicadas al final de la bolsa alrededor de la cadera. Las correas elásticas de la parte de atrás de la cabeza no deben asegurarse para poder sacar fácilmente después de su uso. No mover la máscara con el transmisor de voz para que no se salga de su posición.
- b. Tirar hacia abajo el cordón, con lo cual se activará el equipo. El cordón se desprende del equipo. Atar las cintas ubicadas al final de la bolsa alrededor de la cadera. Las correas elásticas de la parte de atrás de la cabeza deben asegurar que la máscara se encuentre

puesta en forma uniforme en la cara. Mover la máscara con el transmisor de voz hasta encontrar una posición cómoda que cubra en forma ajustada la nariz y boca.

- c.** Tirar el cordón, con lo cual se activará el equipo. El cordón se desprende del equipo. Atar las cintas alrededor de la cadera. Las correas elásticas de la parte superior de la cabeza deben asegurar que la máscara se encuentre puesta en forma uniforme en la cara. Mover la máscara hasta encontrar una posición cómoda donde el transmisor de voz cubra en forma ajustada la nariz y boca.
- d.** Tirar hacia un costado (derecho o izquierdo) el cordón, con lo cual se activará el equipo. El cordón no se desprende del equipo. Atar las cintas ubicadas al final de la bolsa alrededor del abdomen. Las correas elásticas de la parte de atrás de la cabeza permiten que la máscara con el transmisor de voz encuentre una posición cómoda que cubra en forma correcta la nariz y boca.

153. ¿Cuáles son las características del Oxígeno Portátil?

- a.** Manómetro indicador de presión. Perilla reguladora de flujo. Mascarilla oronasal dentro de bolsas de almacenamiento adosadas o sueltas junto al cilindro. Arnés.
- b.** Manómetro indicador de presión. Perilla de control ON - OFF para abrir y cerrar la válvula de salida de oxígeno. Perilla reguladora de flujo. Mascarilla oronasal dentro de una bolsa de almacenamiento, una conectada al cilindro y otra de reposición, adosada o suelta junto al cilindro. Arnés.
- c.** Manómetro indicador de presión. Perilla de control OPEN - CLOSE para abrir y cerrar la válvula de salida de oxígeno. Mascarilla oronasal dentro de una bolsa de almacenamiento, sólo hay una mascarilla conectada al cilindro. Mascarillas adicionales en el EMK. Arnés.
- d.** Manómetro indicador de presión. manilla de control ON - OFF para abrir y cerrar la válvula de salida de oxígeno y reguladora de flujo. Mascarilla oronasal dentro de una bolsa sellada, una conectada al cilindro y otra de reposición, adosada o suelta junto al cilindro. Arnés.

154. ¿Cómo se activa la salida de oxígeno del oxígeno portátil de 1 salida modelo con perilla ON OFF y Selector de Flujo Independientes?

- a.** Se activa al girar la perilla a la posición 2 l/m o 4 l/m para iniciar el flujo de oxígeno.
- b.** Se activa al girar la perilla a la posición 2 l/m o 4 l/m y girar la perilla de control HERE – STOP a posición HERE para mantener el flujo seleccionado.
- c.** Se activa al girar la perilla a la posición 2 l/m o 4 l/m y girar la perilla de control ON – OFF a posición ON para iniciar el flujo de oxígeno.
- d.** Se activa al girar la perilla a la posición 2 l/m o 4 l/m y girar la perilla de control ON – OFF hasta el tope para iniciar el flujo de oxígeno.

155. Cuando se usa una botella de oxígeno, ¿Qué se debe reportar en el CLB?

- a.** Se debe reportar: Botella operativa, si el rango de presión es superior a 900 PSI.
Botella inoperativa, si el rango de presión es inferior a 900 PSI.

- b.** Se debe reportar: Botella operativa, si el rango de presión es superior a 1.100 PSI. Botella inoperativa, si el rango de presión es inferior a 1.100 PSI.
- c.** Se debe reportar: Botella operativa, si el rango de presión es superior a 1.000 PSI. Botella inoperativa, si el rango de presión es inferior a 1.000 PSI.
- d.** Se debe reportar: Botella operativa, si el rango de presión es superior a 1.000 PSI. Botella con suministro limitado, si el rango de presión es aproximadamente a 1.000 PSI y botella inoperativa, si el rango de presión es muy inferior a 1.000 PSI

156. ¿Cuáles son las precauciones de uso de los oxígenos portátiles de 1 o 2 salidas?

- a.** Usar mucha fuerza al girar las perillas de control ya que son muy duras y difícil de manipular si no se hace con fuerza. Al transportar el cilindro de oxígeno sólo utilice el arnés para asegurarlo al cuerpo. Nunca considerar acomodar el equipo de oxígeno cerca del afectado, ya que es imposible asegurarlo mediante el arnés al soporte del asiento sin obstruir el pasillo. Si se está próximo a aterrizar, la botella de oxígeno deberá ser tomada por algún pasajero que esté lo más cercano al pasajero. Monitorear periódicamente el indicador de flujo. Al usar el equipo para primeros auxilios, la botella no debe ser utilizada completamente, se debe dejar un remanente en el caso que haya una descompresión. Reemplazar si es necesario.
- b.** Evitar usar fuerza excesiva al girar las perillas de control ya que puede dañar el cilindro. Al transportar el cilindro de oxígeno, agarre firmemente la botella para no dejarla caer o utilice el arnés para asegurarlo al cuerpo. Si es necesario acomodar el equipo de oxígeno cerca del afectado, asegurarlo mediante el arnés al soporte del asiento sin obstruir el pasillo. Si se está próximo a aterrizar, la botella de oxígeno deberá ser retirada y asegurada en su posición. Monitorear periódicamente el manómetro y el indicador de flujo. Al usar el equipo para primeros auxilios, la botella debe ser utilizada completamente. Reemplazar si es necesario.
- c.** Evitar usar fuerza excesiva al girar la perilla de control ya que puede rodarla. Al transportar el cilindro de oxígeno, agarre firmemente la botella para no dejarla caer y utilice el arnés para asegurarlo al cuerpo. Si es necesario acomodar el equipo de oxígeno cerca del afectado, asegurarlo mediante el arnés al soporte del asiento. Si se está próximo a aterrizar, la botella de oxígeno deberá ser retirada y asegurada en su posición. Monitorear periódicamente el manómetro y el indicador de flujo. Al usar el equipo para primeros auxilios, la botella debe ser utilizada completamente. Reemplazar si es necesario.
- d.** Evalúe si requiere usar fuerza excesiva para girar las perillas de control ya que pueden estar muy apretadas, si usa fuerza excesiva esto no dañara el cilindro. Al transportar el cilindro de oxígeno, agarre firmemente la botella para asegurarlo al cuerpo y no dejarla caer nunca utilice el arnés. Si es necesario acomodar el equipo de oxígeno cerca del afectado, asegurarlo mediante el arnés al soporte del asiento sin obstruir el pasillo. Si se está próximo a aterrizar, la botella de oxígeno deberá ser sujeta por un TC que debe permanecer al lado del pasajero en todo momento. No se requiere monitorear periódicamente el manómetro ni el indicador de flujo. Al usar el equipo para primeros auxilios, la botella debe ser utilizada completamente. Reemplazar si es necesario.

157. Una vez activado el ELT Modelo KANNAD ÚLTIMA - S, la indicación RLS ¿Qué indicaciones podemos observar para confirmar que la señal está solicitando confirmación de la recepción o fue recibida la señal?

- a. Solicitando confirmación de la recepción de la señal: parpadea lentamente en Rojo. Confirmando que la señal fue recibida: Doble parpadeo en Verde.
- b. Solicitando confirmación de la recepción de la señal: parpadea lentamente en Rojo. Confirmando que la señal fue recibida: Triple parpadeo en Verde.
- c. Solicitando confirmación de la recepción de la señal: parpadea lentamente en Ámbar. Confirmando que la señal fue recibida: Triple parpadeo en Verde.
- d. Solicitando confirmación de la recepción de la señal: parpadea rápidamente en Verde. Confirmando que la señal fue recibida: Un parpadeo en Ámbar.

158. ¿Que debe verificar la Tripulación de Cabina antes de cerrar las puertas de acceso del avión antes de iniciar el rodaje?

- a. Debe haber verificado que todos los artículos de equipaje de mano se encuentran debidamente guardados y asegurados en los compartimentos superiores, bajo los asientos de pasajeros o en los closets habilitados para tal propósito si el avión dispone de ellos.
- b. Debe haber verificado que todo equipaje de mano se encuentran debidamente guardados y asegurados en los compartimentos superiores, bajo los asientos de pasajeros o en los closets habilitados para tal propósito si el avión dispone de ellos, OHB cerrados y baños asegurados.
- c. Debe haber verificado que todos los pasajeros estén sentados, con asiento en posición vertical, cinturón ajustado, equipaje guardado en OHB y baños bloqueados.
- d. Debe haber verificado que la TM haya chequeado el equipo de emergencia de la cabina de mando y las bodegas estén cerradas. En cabina verificar las luces de la cabina.

159. ¿Cuáles son las responsabilidades del TC responsable de los UMNR al momento del embarque?

- a. TC responsable: Ubica al UMNR en su asiento y guarda sus pertenencias. Se presenta por su nombre y apellido. Le indica qué baño puede usar.
- b. TC responsable: Le da el "Briefing a UMNR, Grupos de Menores, Menores Viajando con Adulto Responsable en Distinta Cabina". Le indica qué baño puede usar y en caso de una emergencia le indica la forma más segura de evacuar.
- c. Le muestra la ubicación de los baños y con respecto a la alimentación le indica cuando va a ser entregada y le indica qué baño puede usar
- d. Ubica al UMNR en su asiento y guarda sus pertenencias, Se presenta por su nombre, con actitud cálida y de ayuda, Le da el "Briefing a UMNR, Grupos de Menores, Menores Viajando con Adulto Responsable en Distinta Cabina". Le indica la ubicación y uso del timbre de llamado y del baño más cerca.

160. El reporte MOR es una notificación obligatoria de eventos operacionales que forma parte del sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) de la compañía. Ante un evento que es parte de los reportes obligatorios, ¿Qué Tripulante de Cabina es el responsable de enviar un reporte?

- a. Toda la Tripulación de Cabina es responsable de enviar su reporte en forma individual, ya que de esta manera se facilita la recopilación de información y comprensión del evento, aunque no haya participado directamente en la situación. Es necesaria la mayor cantidad de detalles.
- b. Parte de la Tripulación de Cabina es responsable de enviar su reporte en forma individual (seleccionada previamente por el sistema), ya que de esta manera se facilita la recopilación de información y comprensión del evento, aunque no haya participado directamente en la situación. Es necesaria la mayor cantidad de detalles.
- c. JSB y TC más antiguo, son los responsables de enviar el reporte de forma individual, ya que de esta manera se facilita la comprensión del evento, aunque no haya participado directamente en la situación. Es necesaria la mayor cantidad de detalles.
- d. El JSB es el único responsable de enviar su reporte en forma individual, ya que de esta manera se facilita la recopilación de información y comprensión del evento, aunque no haya participado directamente en la situación. No es necesario entregar gran cantidad de detalles en el informe, sólo se debe referir al tema en forma concreta.

161. Los procedimientos de combate del fuego requieren un equipo de al menos tres miembros, siendo uno de ellos el Comunicador, cual debe:

- a. Informar a la TV del fuego / humo: Ubicación. Fuente. Severidad / densidad (color del humo / olor). Mantiene comunicación abierta con JSB y al finalizar el combate del fuego informa a la TV lo anotado en el CLB.
- b. Informar a la TV del fuego / humo (Ubicación. Fuente. Severidad / densidad (color del humo / olor). Progreso del combate del fuego. Cantidad de extintores utilizados. Hace cuánto tiempo comenzó el combate del fuego.
- c. Informar a la TV del fuego / humo Ubicación. color del humo / olor. Mantiene la comunicación entre la cabina y la TV informando el progreso del combate del fuego indicando los tiempos utilizados en cada maniobra. Cantidad de extintores utilizados.
- d. Informar a la TV del fuego / humo Ubicación. Fuente. Severidad / densidad (color del humo / olor). Progreso del combate del fuego. Descripción de la situación en cabina y si fue necesario remover equipo y reubicación de éstos en cabina de pasajeros.

162. ¿Cuál es el procedimiento de Derrames o Pérdidas de MMPP?

- a. Notifique al Comandante / conforme equipo. Clasifique el artículo. Uso del KIT de MMPP. Colóquese los guantes y de ser necesario el PBE. Retire a los pasajeros de la zona y distribuya toallas o paños mojados. Coloque las MMPP en bolsas de plástico para ácidos Coloque las bolsas plásticas para ácidos en un lugar adecuado.
- b. Notifique al Comandante / Conforme equipo. Identifique el artículo. Reúna el equipo de respuesta de emergencia u otros artículos útiles. De ser necesario uso del PBE. Retire a los pasajeros de la zona y distribuya toallas o paños mojados. Coloque las MMPP en

bolsas de plástico para ácidos Coloque las bolsas plásticas para ácidos en un lugar adecuado.

- c.** Notifique al Comandante / otros miembros de la tripulación de cabina. Identifique el artículo. Reúna el equipo de respuesta de emergencia u otros artículos útiles. Colóquese los guantes de neopreno (goma). Si es necesario retire a los pasajeros de la zona. Coloque las MMPP en bolsas de plástico para ácidos Coloque las bolsas plásticas para ácidos en un lugar adecuado.
- d.** Notifique al Comandante / otros miembros de la tripulación de cabina. Identifique el artículo. Reúna el equipo de respuesta de emergencia u otros artículos útiles. Colóquese los guantes de neopreno (goma) y el PBE. Retire a los pasajeros de la zona y distribuya toallas o paños mojados. Coloque las MMPP en bolsas de plástico para ácidos Coloque las bolsas plásticas para ácidos en un lugar adecuado.

163. ¿Cuál es la función del TC en el control de flujo de pasajeros en una evacuación?

- a.** La TC debe estar atenta a las condiciones cambiantes de su área y de las salidas, al estado de los pasajeros que no sean una amenaza para la rápida evacuación y dar órdenes claras según sea necesario. Mantenerse alerta a situaciones que se desarrollen durante la evacuación como por ejemplo: daño al tobogán, fuego (que puedan ser un peligro para continuar con la evacuación por esa salida), congestión en el exterior por los carros del SSEI.
- b.** La TC debe estar atenta a las condiciones cambiantes del avión, al estado de los pasajeros (ejemplo: distintas capacidades de reacción) y dar órdenes claras según sea necesario, para lograr la rápida evacuación. manteniéndose alerta a situaciones que se desarrollen durante la evacuación como por ejemplo: daño al tobogán, fuego (que puedan ser un peligro para continuar con la evacuación por esa salida), congestión en la cabina o al pie del tobogán y a las órdenes impartidas por el Comandante.
- c.** La TC debe estar atenta a las condiciones cambiantes del avión y de la salida, al estado de los pasajeros (ejemplo: distintas capacidades de reacción) y dar órdenes claras según sea necesario, para lograr la rápida evacuación. manteniéndose alerta a situaciones que se desarrollen durante la evacuación como por ejemplo: daño al tobogán, fuego (que puedan ser un peligro para continuar con la evacuación por esa salida), congestión en la cabina o al pie del tobogán.
- d.** La TC debe estar atenta a las condiciones cambiantes del avión y de la salida y dar órdenes claras según sea necesario, para lograr la rápida evacuación, manteniéndose alerta a situaciones que se desarrollen durante la evacuación como por ejemplo: Llegada de los carros del SSEI, asistencia del aeropuerto y a las órdenes del Comandante.