



**Examen Teórico sobre las Técnicas de Instrucción y TEM
para Revalidar o Renovar la Estandarización de la
Habilitación de Instructor de Vuelo**

(Última actualización: Marzo 2016)

Materia: TÉCNICAS DE INSTRUCCIÓN

**Bibliografía: Metodología – Técnicas de Instrucción 2ª Ed. 2008
Procedimientos para los servicios de navegación aérea “instrucción”
Doc 9868 Instrucción (PANS-TRG), Adjunto C al Capítulo 3 Manejo De
Amenazas y Errores (TEM)**

Cantidad de preguntas: 30

- 1.- Las preguntas fáciles se formulan sólo a los alumnos con mayor dificultad de aprendizaje.**
A.- Verdadero
B.- Falso

- 2.- La formulación de preguntas capciosas ayudan a generar debate en los alumnos.**
A.- Verdadero
B.- Falso

- 3.- La finalidad de utilizar ayudas a la instrucción es para mejorar el proceso de aprendizaje.**
A.- Verdadero
B.- Falso

- 4.- **La enseñanza por grupos permite la economía de tiempo del instructor, pero produce pérdida en la atención directa sobre cada alumno.**
A.- Verdadero
B.- Falso
- 5.- **No es aconsejable que el instructor formule preguntas engañosas durante la demostración de un tema puesto que lleva a confusión a los alumnos.**
A.- Verdadero
B.- Falso
- 6.- **Al comienzo de cada lección, no hay que hacer un resumen de la anterior, ya que esto irá en desmedro de la asimilación por parte de los alumnos de la lección a tratar.**
A.- Verdadero
B.- Falso
- 7.- **Un instructor con experiencia puede mediante preguntas consecutivas hacer que el alumno con sus respuestas desarrolle casi cualquier tema.**
A.- Verdadero
B.- Falso
- 8.- **Si se quiere obtener datos como fecha o edad, la pregunta tiene que formularse en términos descriptivo.**
A.- Verdadero
B.- Falso
- 9.- **El instructor debe ser:**
A.- Autoritario, pero justo
B.- Inflexible
C.- Drástrico
D.- Amistoso, sin llegar a la intimidad

- 10.- El empleo ordenado de las ayudas audiovisuales se traduce en:**
- A.- Una mejoría del rendimiento.
 - B.- El aumento de la velocidad de asimilación.
 - C.- El aumento de la precisión con que se retienen los conocimientos.
 - D.- Todas las alternativas son correctas.
- 11.- Para preparar un plan de lección es conveniente dividirlo en las siguientes fases:**
- A.- Aplicación, verificación, preparación, demostración.
 - B.- Preparación, demostración, aplicación, verificación.
 - C.- Preparación, verificación, demostración, aplicación.
 - D.- Demostración, aplicación, preparación, verificación.
- 12.- Toda institución dedicada a impartir instrucción, tiene que regularse por un reglamento claro y posible de cumplir. Es recomendable que los alumnos conozcan este reglamento:**
- A.- Tan pronto como sea posible, preferiblemente durante el proceso de matrícula para un curso.
 - B.- Cuando esté cumplido un 50% del total del programa de instrucción.
 - C.- Las alternativas A y B son correctas.
 - D.- Cuando sean objeto de sanción para fundamentar la falta.
- 13.- La evaluación formativa sirve para:**
- A.- Reforzar los aprendizajes de los alumnos sobresalientes.
 - B.- Verificar los resultados de los aprendizajes al final del curso.
 - C.- Calificar las conductas de entrada de los alumnos.
 - D.- Recoger evidencias de resultados durante el proceso de aprendizaje.
- 14.- Al usar un instrumento de tipo objetivo para evaluar se entiende que:**
- A.- No es posible equivocarse en la formulación de la pregunta.
 - B.- La respuesta del alumno puede ser del tipo descriptivo.
 - C.- Deja margen de juicio al evaluador que corrige las pruebas.
 - D.- Las respuestas a las preguntas solo pueden ser correctas o incorrectas.

- 15.- ¿Cuál de las siguientes consideraciones, constituyen un método probado para preparar un cuestionario de examen del tipo descriptivo?**
- A.- Seleccionar las preguntas que vayan a utilizarse, de manera que el cuestionario esté bien equilibrado.
 - B.- Estudiar cuidadosamente cada pregunta, redactarla y corregirla varias veces, para que cumpla exactamente el fin deseado.
 - C.- Anotar todos los puntos importantes que se han enseñado y que se desea que figuren en el examen.
 - D.- Todas las alternativas son correctas.
- 16.- La acción u omisión, por parte de la tripulación de vuelo, que da lugar a desviaciones de sus intenciones o expectativas, corresponde a la definición de:**
- A.- Error.
 - B.- Manejo de error.
 - C.- Contramedida.
 - D.- Amenaza.
- 17.- Los sucesos que, estando fuera del control de la tripulación de vuelo, aumentan la complejidad de la operación para mantener los márgenes de seguridad operacional, corresponde a la definición de:**
- A.- Amenaza.
 - B.- Manejo de amenazas.
 - C.- Error.
 - D.- Contramedida.
- 18.- La respuesta a las amenazas con contramedidas que reduzcan o eliminen las consecuencias negativas y estados no deseados de la aeronave, corresponde a la definición de:**
- A.- Amenazas.
 - B.- Contramedidas.
 - C.- Manejo de amenazas.
 - D.- Error.

- 19.- **“Las desviaciones de la posición o la velocidad de la aeronave inducidas por la tripulación de vuelo, aplicación incorrecta de los controles de vuelo o configuración incorrecta de los sistemas que se asocian a una reducción de los márgenes de seguridad operacional”, corresponde a la definición de:**
- A.- Manejo de amenazas.
 - B.- Modelo de técnicas de errores y amenazas.
 - C.- Estados no deseado de la aeronave.
 - D.- Errores de la tripulación de vuelo.
- 20.- **Las tripulaciones de vuelo, para evitar que las amenazas, errores y estados no deseados de la aeronave reduzcan los márgenes de seguridad de las operaciones de vuelo, deben emplear:**
- A.- Contramedidas
 - B.- Contramedidas de planificación.
 - C.- Contramedidas de revisión.
 - D.- Contramedidas de ejecución.
- 21.- **El manejo de amenazas y errores (TEM) es un concepto de seguridad operacional fundamental que atañe solo a la actuación humana.**
- A.- Verdadero
 - B.- Falso
- 22.- **El modelo de amenazas y errores (TEM) puede usarse como:**
- A.- Instrumento para el otorgamiento de licencias.
 - B.- Herramienta de instrucción.
 - C.- Herramienta de análisis de la seguridad operacional.
 - D.- Todas las anteriores.
- 23.- **Desde la perspectiva de la tripulación de vuelo existen tres componentes básicos del modelo TEM.**
- A.- Error, amenaza, contramedida.
 - B.- Error, amenaza, estado no deseado de la aeronave.
 - C.- Contramedida, manejo, resultado peligroso.
 - D.- Amenaza, componente, error.

- 24.- Si los errores llevan la posibilidad de generar estados no deseados entonces, las tripulaciones de vuelo también deben manejar estados no deseados de la aeronave.**
- A.- Verdadero
 - B.- Falso
- 25.- Las amenazas no llevan la posibilidad de generar estados no deseados de la aeronave porque las tripulaciones de vuelo tienen todas las medidas reactivas previstas.**
- A.- Verdadero
 - B.- Falso
- 26.- Los estados no deseados de la aeronave son estados de transición entre un estado normal de operación (Por ej., una aproximación estabilizada) y un:**
- A.- Estado de amenaza.
 - B.- Contramedida.
 - C.- Estado de error
 - D.- Resultado.
- 27.- El proceso en una aproximación estabilizada que se transforma en una aproximación no estabilizada que origina una salida de pista, se entiende como:**
- A.- Estado normal de operación, resultado, estado no deseado de la aeronave.
 - B.- Estado no deseado de la aeronave, estado normal de operación, resultado.
 - C.- Resultado, estado no deseado de la aeronave, estado normal de operación.
 - D.- Estado normal de operación, estado no deseado de la aeronave, resultado.
- 28.- Se dice que algunas amenazas pueden preverse porque:**
- A.- Son inesperadas y la tripulación de vuelo debe reaccionar sobre la marcha.
 - B.- Están latentes y no son evidentes para la tripulación de vuelo.
 - C.- Sólo A y B.
 - D.- Las tripulaciones de vuelo las espera o conoce.

29.- El efecto del error en la seguridad operacional depende de que la tripulación de vuelo lo detecte y maneje antes de que lleve a la aeronave a un estado no deseado y a un posible resultado peligroso

A.- Verdadero

B.- Falso

30.- Un error de manejo físico de la aeronave es:

A.- El error de registro de la información relativa a la distribución de la carga.

B.- La omisión de la comprobación de la información o de los datos de automatización.

C.- El intento de giro a la calle de rodaje/pista indebida, rodaje muy rápido, omisión de parada antes de la intersección, falla de calle de rodaje/pista.

D.- La mala comunicación o mala interpretación de piloto a piloto al interior de la tripulación de vuelo.