



**Examen Teórico de Factores Humanos para Obtener o Renovar
Licencia de Ingeniero**

(Última actualización: Febrero 2015)

Materia : FACTORES HUMANOS

Cantidad de Preguntas : 160

- 1.- **¿QUÉ PUEDE OCURRIR CUANDO LAS FALLAS LATENTES SE ORIGINAN EN DECISIONES CUESTIONABLES? (11704) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 9, PÁRRAFO 1.14.**
 - A.- ALGUIEN PUEDE COMETER UN ERROR.
 - B.- ALGUIEN PUEDE COMETER UNA FALLA CATASTRÓFICA.
 - C.- ALGUIEN PUEDE COMETER OTRA FALLA LATENTE.
 - D.- ALGUIEN PUEDE COMETER UNA FALLA ACTIVA.

- 2.- **¿CUÁL ES EL ELEMENTO QUE ES EL NÚCLEO EN EL MODELO SHELL? (11703) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 6, PÁRRAFO 1.9.**
 - A.- EL ELEMENTO EQUIPO.
 - B.- EL ELEMENTO SOPORTE LÓGICO.
 - C.- EL ELEMENTO HUMANO.
 - D.- EL ELEMENTO AMBIENTAL.

- 3.- ¿CUÁL ES UNO DE LOS OBJETIVOS DE ESTE COMPENDIO? (11702) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 4, PÁRRAFO 1.6.**
- A.- INDICAR LOS FACTORES HUMANOS QUE REVISTEN IMPORTANCIA RELATIVA PARA EL TRABAJO.
 - B.- INDICAR LOS FACTORES HUMANOS QUE REVISTEN IMPORTANCIA SIGNIFICATIVA PARA LA SEGURIDAD.
 - C.- INDICAR LOS FACTORES HUMANOS QUE REVISTEN IMPORTANCIA SIGNIFICATIVA PARA LA CAPACITACIÓN.
 - D.- INDICAR LOS FACTORES HUMANOS QUE SON IMPORTANTES PARA EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO.
- 4.- TODO TRABAJO DE MANTENIMIENTO CONSTITUYE UNA OPORTUNIDAD PARA COMETER ERRORES HUMANOS QUE PUEDEN PROVOCAR ANOMALÍAS: (11701) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-3, PÁRRAFO 6.3.1.**
- A.- NO DESEADAS EN LA AERONAVE.
 - B.- ESPECÍFICAS DE FALLAS REPETITIVAS.
 - C.- QUE SERÁN DETECTADAS EN UNA PRÓXIMA INSPECCIÓN.
 - D.- DE MUCHA TRASCENDENCIA.
- 5.- ¿QUÉ ES NECESARIO HACER PARA DISMINUIR EL INDICE DE ACCIDENTES? (11700) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 1, PÁGINA 1-1-1, PÁRRAFO 1.1.1.**
- A.- CREAR UN AMBIENTE DE TRABAJO GRATO.
 - B.- AUMENTAR EL SUELDO AL PERSONAL DE MANTENIMIENTO.
 - C.- COMPRENDER EL TEMA DE LAS PREOCUPACIONES DEL PERSONAL DE MANTENIMIENTO.
 - D.- COMPRENDER EL TEMA DE LOS FACTORES HUMANOS.

- 6.- **¿CUÁL ES EL ELEMENTO MÁS VULNERABLE A LAS INFLUENCIAS? (11699) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 1, PÁGINA 1-1-1, PÁRRAFO 1.2.1.**
- A.- EL ELEMENTO AMBIENTAL.
 - B.- EL ELEMENTO MATERIAL.
 - C.- EL ELEMENTO HUMANO.
 - D.- EL ELEMENTO SICOLÓGICO.
- 7.- **LAS PUBLICACIONES NO CONSIDERABAN LOS FACTORES HUMANOS ATINENTES AL PERSONAL DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES, ESTO HA CONSTITUIDO: (11698) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-2, PÁRRAFO 6.2.3.**
- A.- UN RECONOCIMIENTO DE QUE LOS ACCIDENTES NO SE DEBEN A FALLAS DE MANTENIMIENTO.
 - B.- UNA SERIA OMISIÓN.
 - C.- UNA SERIA FALTA DE VISIÓN.
 - D.- UNA PREOCUPACIÓN QUE SE PODRÍA CORREGIR.
- 8.- **LAS ORGANIZACIONES, DENTRO DE LA INDUSTRIA AERONÁUTICA, HAN SIDO CONSTITUIDAS PARA ALCANZAR UNA META O FINALIDAD PRÁCTICA. Y LA SEGURIDAD: (11697) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 2, PÁGINA 1-2-6, PÁRRAFO 2.3.2.**
- A.- NO ES LA FINALIDAD PRINCIPAL.
 - B.- ES LA FINALIDAD PRINCIPAL.
 - C.- ES UNA META Y NO UN FIN.
 - D.- ES UN COMPROMISO CON LOS ACCIONISTAS.

- 9.- **¿QUÉ PORCENTAJE DE ACCIDENTES SON ATRIBUIBLES AL FACTOR HUMANO? (11696) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 1, PÁGINA 1-1-5, PÁRRAFO 1.3.2.**
- A.- 60 %.
 - B.- 50 %.
 - C.- 25 %.
 - D.- 75 %.
- 10.- **¿CÓMO SE DENOMINAN LAS FALLAS CUANDO "LA ALTA GERENCIA DE MANTENIMIENTO NO TOMA LAS MEDIDAS POSITIVAS PARA EXIGIR QUE SE CUMPLAN LOS PROCEDIMIENTOS EN LAS ORGANIZACIONES RESPECTIVAS"? (11695) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-9, PÁRRAFO 4.**
- A.- FALLAS FRECUENTES.
 - B.- FALLAS ACTIVAS.
 - C.- FALLAS LATENTES.
 - D.- FALLAS ACTIVAS Y LATENTES.
- 11.- **¿QUÉ ASPECTO SE REALIZÓ DE MODO MÁS CIENTÍFICO PARA MEJORAR LA EFICIENCIA HUMANA? (11694) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 1, PÁGINA 1-1-1, PÁRRAFO 1.1.3**
- A.- LA CLASIFICACIÓN DE SELECCIÓN Y EL ADIESTRAMIENTO PREVIO.
 - B.- LA SELECCIÓN Y EL ADIESTRAMIENTO.
 - C.- LA SELECCIÓN DEL AMBIENTE DE TRABAJO Y LAS AYUDAS.
 - D.- LA SELECCIÓN POR EDAD Y PREPARACIÓN PREVIA.

- 12.- **¿QUÉ CUESTIÓN ES POSIBLEMENTE UNA DE LAS MÁS IMPORTANTES DENTRO DE LOS FACTORES HUMANOS RELATIVOS AL MANTENIMIENTO DE LAS AERONAVES? (11693) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-9, PÁRRAFO 6.4.1.**
- A.- LAS COMUNICACIONES.
 - B.- LA CALIDAD DE LOS MATERIALES.
 - C.- LOS MANUALES.
 - D.- LAS HERRAMIENTAS.
- 13.- **¿QUÉ ELEMENTOS TIENEN MAYORES POSIBILIDADES DE AFECTAR NEGATIVAMENTE A LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN? (11692) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-3, PÁRRAFO 6.2.7.**
- A.- LAS FALLAS TÉCNICAS Y LOS ERRORES HUMANOS TIENE LAS MISMAS POSIBILIDADES.
 - B.- LAS FALLAS TÉCNICAS Y NO LOS ERRORES HUMANOS.
 - C.- ALGUNAS VECES LOS ERRORES HUMANOS Y OTRAS LAS FALLAS TÉCNICAS.
 - D.- LOS ERRORES HUMANOS Y NO LAS FALLAS TÉCNICAS.
- 14.- **¿QUÉ SOSTIENE LA FILOSOFÍA MODERNA, EN MATERIA DE SEGURIDAD, PARA EL "ERROR HUMANO", EN LA PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES? (11691) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 1, PÁGINA 1-1-2, PÁRRAFO 1.2.2.**
- A.- QUE EL ERROR HUMANO DEBERÍA SER EL PUNTO INICIAL EN LA PREVENCIÓN Y EL PUNTO FINAL EN LA INVESTIGACIÓN.
 - B.- QUE LA PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES NO DEBERÍA CONSIDERAR EL ERROR HUMANO.
 - C.- QUE EL ERROR HUMANO DEBERÍA SER EL PUNTO DE PARTIDA EN LA PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN.
 - D.- QUE EL ERROR HUMANO DEBERÍA SER EL PUNTO FINAL EN LA PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN.

- 15.- **DURANTE LOS ÚLTIMOS 10 AÑOS, LOS ACCIDENTES POR FALLAS EN EL MANTENIMIENTO HAN AUMENTADO EN: (11690) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-2, PÁRRAFO 6.2.2.**
- A.- MENOR PORCENTAJE QUE EL AUMENTO DEL NÚMERO DE VUELOS.
 - B.- MAYOR PORCENTAJE QUE EL AUMENTO DEL NÚMERO DE VUELOS.
 - C.- EL MISMO PORCENTAJE EN QUE HAN AUMENTADO LOS VUELOS.
 - D.- UN PORCENTAJE SIMILAR AL AUMENTO DE LOS VUELOS.
- 16.- **¿CÓMO SE IDENTIFICAN, GENERALMENTE, LOS ERRORES DE MANTENIMIENTO? (11689) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-8, PÁRRAFO 6.3.27.**
- A.- COMO DEFICIENCIAS.
 - B.- COMO ERRORES HUMANOS.
 - C.- COMO DEBILIDADES DEL SISTEMA.
 - D.- COMO FALLA DE MATERIAL.
- 17.- **¿CÓMO SE DENOMINA LA FALLA CUANDO "EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN NO SIGUE LOS MÉTODOS Y PROCEDIMIENTOS ESTABLECIDOS"? (11688) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-9, PÁRRAFO 6.3.29.**
- A.- FALLA ACTIVA Y LATENTE.
 - B.- FALLA LATENTE.
 - C.- FALLA PENDIENTE.
 - D.- FALLA ACTIVA.

- 18.- **LAS COMUNICACIONES ENTRE LAS LÍNEAS AÉREAS Y EL FABRICANTE DE LAS AERONAVES SON DE UN ASPECTO: (11687) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-10, PÁRRAFO 6.4.3.**
- A.- TRASCENDENTAL.
 - B.- BASTANTE IMPORTANTE.
 - C.- CRUCIAL.
 - D.- IMPORTANTE.
- 19.- **LOS ERRORES HUMANOS SON COMETIDOS POR PERSONAS APARENTEMENTE: (11686) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 1, PÁGINA 1-1-5, PÁRRAFO 1.3.2.**
- A.- TENSIONADAS Y DUDOSAMENTE CALIFICADAS.
 - B.- SANAS Y DEBIDAMENTE CALIFICADAS.
 - C.- ENFERMAS Y DEBIDAMENTE CALIFICADAS.
 - D.- CALIFICADAS PERO MUY PREOCUPADAS.
- 20.- **EL ENFOQUE QUE SE DA A LOS SISTEMAS SOCIOTÉCNICOS ES DESCUBRIR: (11685) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 2, PÁGINA 1-2-1, PÁRRAFO 2.1.4.**
- A.- QUÉ ES LO QUE ESTÁ MAL, EN VEZ DE QUIÉN COMETÍO EL ERROR.
 - B.- QUIÉN COMETÍO EL ERROR, EN VEZ DE QUÉ ES LO QUE ESTÁ MAL.
 - C.- QUIÉN COMETÍO EL ERROR PARA SANCIONARLO.
 - D.- COMO SE PUEDE SOLUCIONAR EL ERROR.
- 21.- **¿CUÁL ES EL ELEMENTO MÁS FLEXIBLE, ADAPTABLE Y VALIOSO DEL SISTEMA AERONÁUTICO? (11684) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 1, PÁGINA 1-1-1, PÁRRAFO 1.2.1.**
- A.- EL ELEMENTO AMBIENTAL.
 - B.- EL ELEMENTO ECONÓMICO.
 - C.- EL ELEMENTO MATERIAL.
 - D.- EL ELEMENTO HUMANO.

- 22.- **¿QUÉ CARACTERÍSTICA TIENEN LOS ERRORES DE MANTENIMIENTO? (11683) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-8, PÁRRAFO 6.3.24.**
- A.- QUEDA CLARAMENTE ESTABLECIDO CUANDO SE COMETEN.
 - B.- NO SE IDENTIFICAN NUNCA.
 - C.- NO SE IDENTIFICAN EN EL MOMENTO DE COMETERSE.
 - D.- SE PUEDEN DETECTAR CON UNA BUENA SUPERVISIÓN.
- 23.- **¿QUÉ SE ELIMINÓ PARA OBTENER LA COOPERACIÓN EN LAS NOTIFICACIONES DE ACCIDENTES? (11682) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 1, PÁGINA 1-1-1, PÁRRAFO 1.1.6.**
- A.- EL RECONOCIMIENTO OFICIAL.
 - B.- LAS MEDIDAS PUNITIVAS.
 - C.- LA CONFIDENCIALIDAD.
 - D.- LA APLICACIÓN DE SANCIONES.
- 24.- **¿QUÉ FACTOR ES EL QUE MÁS CONTRIBUYE A LOS ACCIDENTES DE AVIACIÓN? (11681) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 1, PÁGINA 1-1-1, PÁRRAFO 1.1.1.**
- A.- EL DESEMPEÑO HUMANO.
 - B.- EL SOPORTE LÓGICO.
 - C.- EL FACTOR ECONÓMICO.
 - D.- EL FACTOR EQUIPO.
- 25.- **EL ERROR HUMANO EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO SE MANIFIESTA COMO UNA: (11680) REF.: OACI, DOCUMENTO 9683-AN/950, CAPÍTULO 6, PÁGINA 1-6-3, PÁRRAFO 6.3.1.**
- A.- ANORMALIDAD INVOLUNTARIA.
 - B.- ANORMALIDAD INTENCIONADA.
 - C.- ANORMALIDAD NO DETECTADA.
 - D.- ANORMALIDAD NO INTENCIONADA.

- 26.- **¿A QUÉ SE REFIERE LA "TOLERANCIA DE ERRORES"? (11679) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 42, PÁRRAFO 6.12.c).**
- A.- A LA CAPACIDAD DEL SISTEMA PARA CONTROLAR, MITIGAR Y ACEPTAR UN ERROR SIN QUE OCURRAN CONSECUENCIAS CATASTRÓFICAS.
 - B.- A LA CAPACIDAD DEL SISTEMA PARA DETECTAR UN ERROR ANTES QUE OCURRAN CONSECUENCIAS CATASTRÓFICAS.
 - C.- A LA CAPACIDAD DEL SISTEMA PARA ACEPTAR UN ERROR SIN QUE OCURRAN CONSECUENCIAS CATASTRÓFICAS.
 - D.- A LA CAPACIDAD DEL SISTEMA PARA ANALIZAR LOS ERRORES DESPUÉS QUE HAN OCURRIDO ACCIDENTES CON CONSECUENCIAS CATASTRÓFICAS.
- 27.- **¿CUÁL DE LO SIGUIENTE ES UNA ESTRATEGIA DE "CAPTACIÓN DE ERRORES"? (11678) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 41, PÁRRAFO 6.12.b).**
- A.- ENSAYO FUNCIONAL, OPERACIONAL Y DE CALIDAD DESPUÉS DE EFECTUADA LA TAREA.
 - B.- ENSAYO FUNCIONAL Y OPERACIONAL DESPUÉS DE EFECTUADA LA TAREA.
 - C.- ENSAYO FUNCIONAL Y OPERACIONAL DESPUÉS DEL PRIMER VUELO.
 - D.- ENSAYO FUNCIONAL Y OPERACIONAL ANTES DE EFECTUADA LA TAREA.
- 28.- **¿QUÉ FINALIDAD TIENEN "LAS ESTRATEGIAS DE REDUCCIÓN DE ERRORES"? (11677) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 41, PÁRRAFO 6.12.a).**
- A.- INTERVENIR DIRECTAMENTE EN LA FUENTE DEL ERROR.
 - B.- INTERVENIR DIRECTAMENTE EN EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO.
 - C.- INTERVENIR DIRECTAMENTE EN LA EMPRESA Y SU CONTROL DE CALIDAD.
 - D.- INTERVENIR DIRECTAMENTE EN LA CAPACITACIÓN PARA IMPEDIR QUE SE REPITA EL ERROR.

29.- ¿POR QUÉ ES IMPORTANTE LA CLASIFICACIÓN DE ESTRATEGIAS? (11676) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 41, PÁRRAFO 6.12.

A.- PORQUE AYUDA A RESALTAR LOS DISTINTOS INSTRUMENTOS QUE PUEDEN UTILIZAR LOS FABRICANTES Y GERENTES DE MANTENIMIENTO PARA DETECTAR EL ERROR HUMANO.

B.- PORQUE AYUDA A DESTACAR LAS DISTINTAS ESTRATEGIAS QUE PUEDEN UTILIZAR LOS FABRICANTES Y GERENTES DE MANTENIMIENTO PARA ENCARAR EL ERROR HUMANO.

C.- PORQUE AYUDA A DESTACAR A LOS CAUSANTES DE LOS ACCIDENTES E INCIDENTES Y DISTINGUIRLOS DEL RESTO DE LOS MECÁNICOS DE MANTENIMIENTO.

D.- PORQUE AYUDA A DESTACAR LOS DISTINTOS INSTRUMENTOS O HERRAMIENTAS QUE PUEDEN UTILIZAR LOS FABRICANTES Y GERENTES DE MANTENIMIENTO PARA ENCARAR EL ERROR HUMANO.

30.- ADEMÁS DE CLASIFICAR LOS ERRORES ¿QUÉ OTRA CLASIFICACIÓN INDICA EL ESTUDIO DE LOS PÁRRAFOS ANTERIORES? (11675) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 41, PÁRRAFO 6.12.

A.- CLASIFICAR LAS ESTRATEGIAS DE INCENTIVOS PARA DE PERSONAL.

B.- CLASIFICAR LAS ESTRATEGIAS DE CAPACITACIÓN.

C.- CLASIFICAR LAS ESTRATEGIAS DE PREVENCIÓN.

D.- CLASIFICAR LAS ESTRATEGIAS DE SELECCIÓN.

- 31.- **EN LOS ESTUDIOS SOBRE LA PERFORMANCE DEL SER HUMANO, A MENUDO ¿QUÉ A SIDO LO MÁS DIFÍCIL DE COMPRENDER? (11674) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 40, PÁRRAFO 6.7.**
- A.- CUAL ES EL PENSAMIENTO DEL PERSONAL EN EL MOMENTO QUE CUMPLE LAS TAREAS.
 - B.- CUAL ES LA PERSPECTIVA DEL PERSONAL, QUE PIENSA Y EL MODO EN QUE SU MENTE FUNCIONA.
 - C.- COMO EVITAR SUS DISTRACCIONES, QUE PIENSA Y EL MODO DE COMPROMETERLO CON LA EMPRESA.
 - D.- CUAL ES LA PERSPECTIVA DEL PERSONAL, QUE LO HACE COMETER ERRORES Y EL MODO EN QUE SU MENTE FUNCIONA.
- 32.- **DE ACUERDO A LOS ESTUDIOS ¿CUÁNDO TERMINA LA INVESTIGACIÓN DE UN ACCIDENTE? (11673) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 40, PÁRRAFO 6.6.**
- A.- CUANDO SE IDENTIFICA A LA PERSONA QUE COMETIO EL ERROR.
 - B.- CUANDO SE IDENTIFICA A LA PERSONA QUE NO EFECTUÓ EL CONTROL DE CALIDAD.
 - C.- CUANDO SE IDENTIFICA A LA PERSONA QUE DESPACHÓ LA AERONAVE.
 - D.- CUANDO SE IDENTIFICA A LA PERSONA QUE DENUNCIO EL HECHO.
- 33.- **¿EN QUÉ SE CENTRAN, PRIMORDIALMENTE, LAS PUBLICACIONES QUE TRATAN DE TEORÍAS SOBRE EL ERROR HUMANO? (11672) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 39, PÁRRAFO 6.5, 1/.**
- A.- EN LA CATEGORIZACIÓN DE ESOS ERRORES.
 - B.- EN LA IDENTIFICACIÓN DE ESOS ERRORES.
 - C.- EN LA INVESTIGACIÓN DE ESOS ERRORES.
 - D.- EN LA CLASIFICACIÓN DE ESOS ERRORES.

34.- ¿POR QUÉ LOS ERRORES EN TUERCAS Y TORNILLOS INSUFICIENTEMENTE APRETADOS, O ALAMBRES FIJADORES QUE NO SE INSTALARON, FRUSTRA A DISEÑADORES Y GERENTES? (11671) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 38, PÁRRAFO 6.4.

A.- PORQUE PARECE POCO PRÁCTICO DISEÑAR OTRO TIPO DE ELEMENTOS.

B.- PORQUE SON ELEMENTOS DE MUY BAJO COSTO Y MUCHO CONSUMO.

C.- PORQUE PARECE POCO PRÁCTICO PROCEDER A UN NUEVO DISEÑO DE LOS MISMOS.

D.- PORQUE SON ELEMENTOS DE USO DEMASIADO FRECUENTE Y FÁCIL DE TRABAJAR.

35.- ¿CÓMO, VARIOS DEPARTAMENTOS DE MANTENIMIENTO, HAN SOLUCIONADO EL PROBLEMA QUE SE PRODUCE CON LOS CAMBIOS DE TURNO? (11670) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 38, PÁRRAFO 6.3.

A.- PERFECCIONANDO EL SISTEMA PARA ASEGURAR QUE TODAS LAS TAREAS INICIADAS EN UN TURNO SE DEJEN PENDIENTES PARA CUANDO VUELVA EL MISMO TURNO.

B.- PERFECCIONANDO EL SISTEMA PARA ASEGURAR QUE TODAS LAS TAREAS INICIADAS EN UN TURNO DETERMINADO SE NOTIFIQUEN AL SIGUIENTE.

C.- PERFECCIONANDO EL SISTEMA PARA ASEGURAR QUE TODAS LAS TAREAS INICIADAS EN UN TURNO DETERMINADO SE NOTIFIQUEN A LA GERENCIA.

D.- PERFECCIONANDO EL SISTEMA PARA ASEGURAR QUE TODAS LAS TAREAS INICIADAS EN UN TURNO DETERMINADO SE TERMINEN ANTES QUE EL TURNO SE RETIRE.

- 36.- EN LOS ACCIDENTES, ADEMÁS DE UNA RUPTURA IMPORTANTE EN EL SISTEMA DE MANTENIMIENTO ¿QUÉ OTRA FUENTE FALLÓ? (11669) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 38, PÁRRAFO 6.2.**
- A.- LOS NIVELES DE DEFENSA QUE NO CUMPLIERON SU FUNCIÓN DE PROTECCIÓN.
 - B.- LA GERENCIA QUE NO SE PREOCUPA DE LA CAPACITACIÓN.
 - C.- LOS NIVELES DE DEFENSA QUE NO CUMPLIERON SU FUNCIÓN DE ADVERTENCIA.
 - D.- LOS NIVELES DE DEFENSA QUE NO CUMPLIERON SU FUNCIÓN DE DETENER LAS FALLAS LATENTES.
- 37.- SIENDO EL TALLER DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES UN ESLABÓN EN LOS ACCIDENTES DE AERONAVES ¿CÓMO SE MINIMIZARÍAN ESTOS ACCIDENTES? (11668) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 38, PÁRRAFO 6.1.**
- A.- CENTRANDO LA ATENCIÓN EN LAS POSIBLES FALLAS DE ADMINISTRACIÓN.
 - B.- CENTRANDO LA ATENCIÓN EN LOS ERRORES DE LOS INDIVIDUOS.
 - C.- CENTRANDO LA ATENCIÓN EN LAS POSIBLES FALLAS DE LOS ELEMENTOS.
 - D.- CENTRANDO LA ATENCIÓN EN LAS POSIBLES FALLAS DE CONJUNTO.
- 38.- ¿QUÉ PORCENTAJE DEL TRABAJO SE ESTIMA QUE EL MECÁNICO DE MANTENIMIENTO LO EMPLEA EN LLENAR INFORMES Y FORMULARIOS? (11667) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 36, PÁRRAFO 5.4.**
- A.- 15 %.
 - B.- 10 %.
 - C.- 25 %.
 - D.- 30 %.

- 39.- **¿QUÉ BENEFICIOS PROPORCIONA EL QUE SE TRASLADEN A SISTEMAS COMPUTACIONALES LA MAYORÍA DEL TRABAJO DE DOCUMENTOS DE LOS MECÁNICOS DE AERONAVES? (11666) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 36, PÁRRAFO 5.4.**
- A.- TRABAJO MENOS COMPETITIVO.
 - B.- TRABAJO MENOS APRESURADO.
 - C.- MAYOR REMUNERACIÓN.
 - D.- MENOS TRABAJO.
- 40.- **¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES TEMAS DEBERÍA INCLUIR LA INSTRUCCIÓN DE LOS MECÁNICOS DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES? (11665) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 34, PÁRRAFO 4.16.**
- A.- LOS MÉTODOS DE TOMA DE DECISIONES.
 - B.- EL DESARROLLO DEL COMPORTAMIENTO INDIVIDUAL.
 - C.- LA COMPETENCIA QUE DEBE EXISTIR CON OTROS EQUIPOS.
 - D.- LA FRECUENCIA Y HORARIOS DE LA CAPACITACIÓN.
- 41.- **¿CON QUÉ DEBERÍA CONTARSE PARA IDENTIFICAR LA PERFORMANCE DE LOS INDIVIDUOS Y TAMBIÉN SU CONTRIBUCIÓN AL RENDIMIENTO DEL EQUIPO? (11664) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 34, PÁRRAFO 4.14.**
- A.- CON UN MECANISMO PARA IDENTIFICAR LA PERFORMANCE DE GRUPOS DE INDIVIDUOS.
 - B.- CON UN INFORME DE DESEMPEÑO DE CADA TRABAJADOR.
 - C.- CON UNA FILMACIÓN DE LAS ACTIVIDADES DIARIAS Y EN HORAS EXTRAS.
 - D.- CON UN MECANISMO PARA IDENTIFICAR LA PERFORMANCE DE LOS INDIVIDUOS.

- 42.- **¿CÓMO FUNCIONA EL ENFOQUE QUE SE DA SOBRE EL CONCEPTO DE EQUIPO EN LAS LÍNEAS AÉREAS? (11663) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 34, PÁRRAFO 4.13.**
- A.- PUEDE QUE FUNCIONE MUY BIÉN EN UNA Y REGULAR EN OTRA.
 - B.- PUEDE QUE FUNCIONE MUY BIÉN EN TODAS LAS LÍNEAS AÉREAS.
 - C.- PUEDE QUE FUNCIONE MUY BIÉN EN UNA Y NO SEA APROPIADO EN OTRA.
 - D.- PUEDE QUE NO FUNCIONE MUY BIÉN EN NINGUNA LÍNEA AÉREA.
- 43.- **EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE ¿EN QUÉ ASPECTOS DEBERÍA SER RESPONSABLE EL EQUIPO? (11662) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 33, PÁRRAFO 4.12.**
- A.- EN LA TOMA DE DECISIONES SOBRE HORARIOS, ASCENSOS Y DESTINACIONES.
 - B.- EN LA TOMA DE DECISIONES SOBRE HORARIOS Y PROGRAMAS.
 - C.- EN LA TOMA DE DECISIONES SOBRE ADQUISICIONES DE MATERIAL.
 - D.- EN LA TOMA DE DECISIONES SOBRE REMUNERACIONES.
- 44.- **¿QUÉ PUEDE TENER UN IMPORTANTE EFECTO EN LA PRODUCTIVIDAD? (11661) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 33, PÁRRAFO 4.11.**
- A.- UN DISEÑO APROPIADO DEL PUESTO DE TRABAJO.
 - B.- QUE LOS REPUESTOS Y LAS HERRAMIENTAS SEAN LAS ADECUADAS.
 - C.- QUE EL PERSONAL ESTÉ CAPACITADO.
 - D.- LA DISTRIBUCIÓN DE LOS TRABAJOS Y LA OPORTUNA ENTREGA DE LOS MATERIALES.

- 45.- **¿CUÁLES SON ALGUNOS DE LOS ASPECTOS MÁS IMPORTANTES QUE CABE EXAMINAR EN LA ESFERA DE LA CONCEPTUACIÓN Y GESTIÓN DE LOS EQUIPOS DE TRABAJO? (11660) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 33, PÁRRAFO 4.10.**
- A.- LOS SISTEMAS DE REMUNERACIÓN Y RECOMPENSA Y LA ASIGNACIÓN DFE TURNOS.
 - B.- LA SELECCIÓN Y CAPTACIÓN DEL PERSONAL.
 - C.- LA INSTRUCCIÓN Y LA DESTINACIÓN.
 - D.- EL DISEÑO DE LOS PUESTOS DE TRABAJO, LOS SISTEMAS DE REMUNERACIÓN Y RECOMPENSA.
- 46.- **¿QUÉ MÉTODO PARECE RAZONABLE CREER QUE PUEDE EMPLEARSE CON ÉXITO EN EL MANTENIMIENTO DE AERONAVES? (11659) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 33, PÁRRAFO 4.9.**
- A.- EL MÉTODO INDIVIDUAL.
 - B.- EL MÉTODO DE GRUPO.
 - C.- EL MÉTODO DE EQUIPO.
 - D.- EL MÉTODO DE ELEMENTOS.
- 47.- **¿EN QUÉ MÉTODO SE CENTRA LA FILOSOFÍA ACTUAL RESPECTO DEL DISEÑO Y ESTRUCTURACIÓN DE LOS PUESTOS DE TRABAJO? (11658) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 33, PÁRRAFO 4.8.**
- A.- EN EL MÉTODO DE ASCENSOS.
 - B.- EN EL MÉTODO DE MOTIVACIÓN.
 - C.- EN EL MÉTODO DE PREMIOS.
 - D.- EN EL MÉTODO DE INNOVACIÓN.

- 48.- **¿A QUÉ ACTITUDES PUEDE CONDUCIR LA FALTA DE IDENTIFICACION CON EL EQUIPO? (11657) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 32, PÁRRAFO 4.6.**
- A.- A ACTITUDES INDIFERENTES.
 - B.- A ACTITUDES DE COMPROMISO.
 - C.- A ACTITUDES DILIGENTES.
 - D.- A ACTITUDES NEGLIGENTES.
- 49.- **¿A QUÉ CONDUCE LA FALTA DE IDENTIFICACIÓN CON EL EQUIPO, DE LOS TRABAJADORES DE MANTENIMIENTO? (11656) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 32, PÁRRAFO 4.6.**
- A.- A FOMENTAR ACTITUDES AGRAVIANTES.
 - B.- A HACER INDICACIONES INOPORTUNAS A SUS SUPERIORES.
 - C.- A HACER MAL SU TRABAJO.
 - D.- A ACTITUDES INDIFERENTES.
- 50.- **¿QUÉ SE LOGRA SI SE PERMITE A LOS TÉCNICOS QUE PARTICIPEN EN LOS PROCESOS DE DECISIONES? (11655) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 32, PÁRRAFO 4.5.**
- A.- QUE SE SIENTAN PARTÍCIPES DE LA EMPRESA.
 - B.- QUE SE SIENTAN PARTE IMPORTANTE DE LA EMPRESA.
 - C.- QUE SE SIENTAN CONTRIBUYENTES VALIOSOS.
 - D.- QUE PUEDAN OBTENER ASCENSOS DENTRO DE LA EMPRESA.

- 51.- **¿QUÉ INCONVENIENTE TIENE EL ORGANIZAR LAS ESPECIALIDADES TÉCNICAS EN DEPARTAMENTOS O GRUPOS FUNCIONALES? (11654) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 31, PÁRRAFO 4.1.**
- A.- NO FAVORECE EL TRABAJO EN EQUIPO PERO FAVORECE EL CONTROL Y LAS COMUNICACIONES.
- B.- NO FAVORECE EL TRABAJO EN EQUIPO NI LAS COMUNICACIONES.
- C.- FAVORECE EL TRABAJO EN EQUIPO PERO NO FAVORECE LAS COMUNICACIONES.
- D.- NO FAVORECE EL TRABAJO EN EQUIPO PERO SÍ FAVORECE LAS COMUNICACIONES.
-
- 52.- **¿EN QUÉ INTERFAZ SE PRODUCE DISCORDANCIA, DE ACUERDO AL MODELO SHEL, DE LA PROBLEMÁTICA DEL RUIDO, LOS MATERIALES TÓXICOS Y LAS PLATAFORMAS DE TRABAJO? (11653) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 30, PÁRRAFO 3.33.**
- A.- EN LA INTERFAZ ELEMENTO HUMANO-MEDIO AMBIENTE.
- B.- EN LA INTERFAZ ELEMENTO HUMANO-ELEMENTO HUMANO.
- C.- EN LA INTERFAZ ELEMENTO HUMANO-SOPORTE LÓGICO.
- D.- EN LA INTERFAZ ELEMENTO HUMANO-EQUIPO.
-
- 53.- **¿CUÁL ES EL EQUIPO MÍNIMO QUE DEBERÍAN USAR LAS PERSONAS QUE TRABAJAN CON PRODUCTOS TÓXICOS? (11652) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 30, PÁRRAFO 3.31.**
- A.- VESTIMENTA ADECUADA, PROTECTORES AUDITIVOS, CASCO Y GAFAS PROTECTORAS.
- B.- PROTECTORES DE OÍDOS, GUANTES DE GOMA Y GAFAS PROTECTORAS.
- C.- PROTECTORES DE OÍDOS, GUANTES DE GOMA Y CHALECOS REFLECTANTES.
- D.- VESTIMENTA ADECUADA, GUANTES DE GOMA Y GAFAS PROTECTORAS.

- 54.- **¿CUÁL ES EL PROBLEMA QUE PUEDE PROVOCAR LA EXPOSICIÓN PROLONGADA AL RUIDO ELEVADO? (11651) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 29, PÁRRAFO 3.30.**
- A.- PUEDE HACER PERDER LA CAPACIDAD AUDITIVA Y LA CONCENTRACIÓN.
- B.- PUEDE HACER PERDER EN FORMA TEMPORAL LA CAPACIDAD AUDITIVA.
- C.- PUEDE HACER PERDER EN FORMA PERMANENTE LA CAPACIDAD AUDITIVA.
- D.- PUEDE HACER QUE LAS PERSONAS TENGAN QUE HABLAR MÁS FUERTE PARA ENTENDERSE.
-
- 55.- **¿QUIÉN DEBE SER CONSCIENTE DE PROPORCIONAR Y EXIJIR LA ILUMINACIÓN ADECUADA TANTO PARA LAS ZONAS EN QUE SE REALIZA EL MANTENIMIENTO COMO PARA LA REALIZACIÓN DE LAS TAREAS? (11650) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 29, PÁRRAFO 3.29.**
- A.- EL REPRESENTANTE TÉCNICO.
- B.- LA GERENCIA.
- C.- LOS SUPERVISORES.
- D.- EL CUERPO DE INSPECTORES.
-
- 56.- **SEGÚN EL MODELO SHEL ¿QUÉ DISCORDANCIA SE PRODUCE POR EL PROBLEMA DE LA MALA ILUMINACIÓN? (11649) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 29, PÁRRAFO 3.28.**
- A.- DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-MEDIO AMBIENTE.
- B.- DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-SOPORTE LÓGICO.
- C.- DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-EQUIPO.
- D.- DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-ELEMENTO HUMANO.

- 57.- **¿CUÁLES SON ALGUNAS DE LAS DESVENTAJAS DE LAS LAMPARAS PORTÁTILES? (11648) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 28, PÁRRAFO 3.27.**
- A.- POCA BRILLANTEZ Y SIEMPRE OCUPAN UNA DE LAS MANOS.
 - B.- DEMASIADA BRILLANTEZ Y POCA MANIOBRABILIDAD.
 - C.- SIEMPRE SON POCAS Y GENERALMENTE SE GUARDAN DEMASIADO LEJOS.
 - D.- POCA BRILLANTEZ Y HABITUALMENTE OCUPAN UNA DE LAS MANOS.
- 58.- **¿CUÁL ES UNO DE LOS PARÁMETROS DE TRABAJO MÁS IMPORTANTES EN EL MANTENIMIENTO DE AERONAVES? (11647) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 28, PÁRRAFO 3.26.**
- A.- LAS NORMAS.
 - B.- LAS HERRAMIENTAS.
 - C.- LA ILUMINACIÓN.
 - D.- LOS MANUALES.
- 59.- **¿CÓMO SON CONSIDERADAS LAS CONDICIONES DE LAS TAREAS DE MANTENIMIENTO EFECTUADAS AL AIRE LIBRE Y/O DE NOCHE? (11646) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 28, PÁRRAFO 3.25.**
- A.- NECESARIAMENTE IDEALES.
 - B.- NO NECESARIAMENTE IDEALES.
 - C.- RUTINARIAS.
 - D.- IDEALES.

- 60.- **¿POR QUÉ ES IMPORTANTE EL CONTROL MÉDICO REGULAR DEL PERSONAL DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES? (11645) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 28, PÁRRAFO 3.24.**
- A.- POR LA CRECIENTE CORRELACIÓN ENTRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y PERFORMANCE DE LOS TÉCNICOS.
 - B.- POR EL AUMENTO EN LA TECNOLOGÍA DE LAS AERONAVES DE ÚLTIMA GENERACIÓN.
 - C.- POR LA CRECIENTE CORRELACIÓN ENTRE SALUD Y PERFORMANCE DE LOS TÉCNICOS.
 - D.- POR LA RELACIÓN QUE EXISTE ENTRE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN Y PERFORMANCE DE LOS TÉCNICOS.
- 61.- **¿QUÉ ASPECTOS DEL SER HUMANO INFLUYEN EN LA PERFORMANCE DE ESTE? (11644) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 28, PÁRRAFO 3.23.**
- A.- LA SALUD, LAS PREOCUPACIONES Y EL ESTADO ANÍMICO.
 - B.- LAS PREOCUPACIONES.
 - C.- LAS RELACIONES FAMILIARES Y LABORALES.
 - D.- LA SALUD Y EL ESTADO FÍSICO.
- 62.- **LA MAYORÍA DE LOS ACCIDENTES CAUSADOS POR ERRORES HUMANOS SE REALIZARON DURANTE EL TURNO DE NOCHE ¿EN QUÉ INTERFAZ, DEL MODELO SHEL, SE PRODUJO LA DEFICIENCIA? (11643) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 27, PÁRRAFO 3.22.**
- A.- EN LA INTERFAZ ELEMENTO HUMANO-EQUIPO.
 - B.- EN LA INTERFAZ ELEMENTO HUMANO-ELEMENTO HUMANO.
 - C.- EN LA INTERFAZ ELEMENTO HUMANO-MEDIO AMBIENTE.
 - D.- EN LA INTERFAZ ELEMENTO HUMANO-SOPORTE LÓGICO.

- 63.- **DESDE EL PUNTO DE VISTA FISIOLÓGICO Y MENTAL ¿EN QUÉ HORAS EL SER HUMANO ESTÁ MÁS ALERTA? (11642) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 27, PÁRRAFO 3.22.**
- A.- DURANTE LA MADRUGADA.
 - B.- DURANTE LAS HORAS DEL DÍA.
 - C.- DEPENDE DE LA COSTUMBRE DE CADA PERSONA.
 - D.- DURANTE LAS HORAS DE LA NOCHE.
- 64.- **¿CUÁNDO SE REALIZA FRECUENTEMENTE EL MANTENIMIENTO DE AERONAVES? (11641) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 27, PÁRRAFO 3.22.**
- A.- DE NOCHE.
 - B.- DE DÍA.
 - C.- DE DÍA, SIEMPRE QUE NO LLUEVA.
 - D.- DE MADRUGADA.
- 65.- **¿QUÉ ASPECTO DEBIERAN FOMENTAR LAS EMPRESAS AÉREAS PARA CAPTAR PERSONAL CAPACITADO EN MANTENIMIENTO DE AERONAVES? (11640) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 27, PÁRRAFO 3.21.**
- A.- LA EDUCACIÓN EN ESCUELAS Y LICEOS.
 - B.- LA EDUCACIÓN EN ESCUELAS INDUSTRIALES DE CALIDAD.
 - C.- LA EDUCACIÓN EN ESCUELAS DE NIVEL SUPERIOR.
 - D.- LA EDUCACIÓN EN ESCUELAS SECUNDARIAS DE CALIDAD.
- 66.- **¿QUÉ PUEDE OCASIONAR UN ERROR EN LA TAREA DE MANTENIMIENTO MÁS SIMPLE? (11639) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 27, PÁRRAFO 3.20.**
- A.- PÉRDIDAS Y DAÑOS MAYORES Y MENORES.
 - B.- DAÑOS IRREPARABLES.
 - C.- PÉRDIDAS Y DAÑOS CONSIDERABLES.
 - D.- PÉRDIDA DE CREDIBILIDAD EN EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO.

- 67.- **¿EN QUÉ SE ESTÁ CONVIRTIENDO EL MANTENIMIENTO DEBIDO A LA COMPLEJIDAD DE LAS NUEVAS AERONAVES? (11638) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 27, PÁRRAFO 3.20.**
- A.- EN UNA FUNCIÓN MÁS DESARROLLADA.
 - B.- EN UNA FUNCIÓN MÁS CRUCIAL.
 - C.- EN UNA FUNCIÓN ALTAMENTE COMPLEJA.
 - D.- EN UNA FUNCIÓN IMPORTANTE.
- 68.- **¿CUÁL ES EL SISTEMA DE INSTRUCCIÓN EN COMPUTADOR QUE ESTÁ REEMPLAZANDO AL SISTEMA CBI? (11637) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 25, PÁRRAFO 3.17.**
- A.- SISTEMA DE TUTORÍA INTELIGENTE (ITS).
 - B.- SISTEMA DE TUTORÍA PRESENCIAL (PTS).
 - C.- SISTEMA DE CAPACITACIÓN INTELIGENTE (ICS).
 - D.- SISTEMA DE REGISTRO DE CAPACITACIÓN. (SRC).
- 69.- **¿CUÁL ES UNA DE LAS DEFICIENCIAS DEL SISTEMA DE ESTUDIO EN CBI? (11636) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 25, PÁRRAFO 3.16.**
- A.- PREVEE POCA O NINGUNA INSTRUCCIÓN DE TIPO INTERACTIVO.
 - B.- ES DE MUY ELEVADO COSTO.
 - C.- MUY POCAS EMPRESAS TIENEN ESTE SISTEMA DE INSTRUCCIÓN.
 - D.- PREVEE POCA O NINGUNA INSTRUCCIÓN DE TIPO CORRECTIVO.

- 70.- **¿QUÉ CUALIDADES DEBE TENER UNA PERSONA PARA DESEMPEÑARSE COMO INSTRUCTOR? (11635) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 25, PÁRRAFO 3.15.**
- A.- DEBE SER EXPERTO EN LA MATERIA Y CONOCER TODOS LOS PROCEDIMIENTOS DE LA EMPRESA.
 - B.- DEBE SABER EL MODO DE ENSEÑAR Y DAR EXPLICACIONES DE REPASO ADECUADAS.
 - C.- DEBE SER EXPERTO EN LA MATERIA Y SABER EL MODO DE ENSEÑAR.
 - D.- DEBE SER EXPERTO EN LA MATERIA Y SABER EL MÉTODO DE TRABAJO DE SU EMPRESA.
- 71.- **¿POR QUÉ MOTIVOS DEBERÍAN SELECCIONARSE LOS INSTRUCTORES EN LOS PUESTOS DE TRABAJO (OJT)? (11634) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 24, PÁRRAFO 3.14.**
- A.- POR SU TÉCNICA DE ENSEÑANZA Y POR LA MOTIVACIÓN A ENSEÑAR A OTRAS PERSONAS.
 - B.- POR SU PERICIA TÉCNICA Y POR SU MOTIVACIÓN EN ENSEÑAR A OTRAS PERSONAS.
 - C.- POR SU PERICIA TÉCNICA Y POR SU CAPACIDAD PARA ENTENDER LOS TRABAJOS DE MANTENIMIENTO.
 - D.- POR SU MOTIVACIÓN EN ENSEÑAR A OTRAS PERSONAS Y POR SU ANTIGUEDAD EN LA EMPRESA.
- 72.- **¿CÓMO DEBERÍA ESTAR CONSTITUIDA LA CAPACITACIÓN EN LAS LÍNEAS AÉREAS? (11633) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 24, PÁRRAFO 3.13.**
- A.- CLASES ESTRUCTURADAS SEGÚN UN PROGRAMA ADECUADO Y FORMACIÓN EN EL PUESTO DE TRABAJO (OJT).
 - B.- CLASES REGULARES Y FORMACIÓN EN EL PUESTO DE TRABAJO (OJT).
 - C.- CLASES ESTRUCTURADAS Y DESARROLLADAS ANUALMENTE Y FORMACIÓN EN EL PUESTO DE TRABAJO (OJT).
 - D.- CLASES PLANIFICADAS, AUTORIZADAS Y DESARROLLADAS ANUALMENTE Y FORMACIÓN EN EL PUESTO DE TRABAJO (OJT).

- 73.- **¿CUÁLES SON LOS TEMAS DE ESTUDIO, SEGÚN ESTA CIRCULAR, QUE REALIZAN LOS ESTUDIANTES PARA MECÁNICOS DE AVIACIÓN? (11632) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 24, PÁRRAFO 3.12.**
- A.- MADERAS, MATERIALES COMPUESTOS, BARNICES, TELAS Y MOTORES RECÍPROCOS.
 - B.- RECUBRIMIENTO METÁLICO, BARNICES, TELAS Y MOTORES RECÍPROCOS.
 - C.- RECUBRIMIENTO METÁLICO, MATERIALES COMPUESTOS Y MOTORES DE TURBINA A GAS.
 - D.- MADERAS, BARNICES, TELAS Y MOTORES RECÍPROCOS.
- 74.- **¿CÓMO CONSIDERA LA CAPACITACIÓN DE DOS AÑOS, IMPARTIDA EN MUCHOS ESTADOS, ESTA CIRCULAR? (11631) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 24, PÁRRAFO 3.11.**
- A.- INSUFICIENTE.
 - B.- RELATIVAMENTE LARGA.
 - C.- RELATIVAMENTE CORTA.
 - D.- SUFICIENTE.
- 75.- **¿QUÉ DEBE ELABORAR LA GERENCIA DE LA LÍNEA AÉREA PARA EVITAR QUE SALGAN AERONAVES EN MALAS CONDICIONES DE AERONAVEGABILIDAD? (11630) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 23, PÁRRAFO 3.10.**
- A.- REGLAMENTOS.
 - B.- PROCEDIMIENTOS.
 - C.- CIRCULARES.
 - D.- NORMATIVAS.

- 76.- ¿CUÁL ES UNA DE LAS FUNCIONES DE LA GERENCIA DE MANTENIMIENTO? (11629) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 23, PÁRRAFO 3.10.**
- A.- ASEGURAR QUE SUS ORGANISMOS DE MANTENIMIENTO DISPONGAN DE PERSONAL ADECUADAMENTE PREPARADO.
 - B.- ASEGURAR QUE SUS ORGANISMOS DE ABASTECIMIENTO DISPONGAN DE PERSONAL ADECUADAMENTE ENTRENADO.
 - C.- ASEGURAR QUE SUS ORGANISMOS DE PUBLICACIONES TÉCNICAS DISPONGAN DE PERSONAL ADECUADAMENTE ENTRENADO.
 - D.- ASEGURAR QUE LA ORGANIZACIÓN OBTENGA LAS PUBLICACIONES TÉCNICAS ACTUALIZADAS Y LOS INSTRUMENTOS NECESARIOS.
- 77.- ¿QUÉ ACTIVIDADES DEBEN REFLEJAR UN EQUILIBRIO APROPIADO PARA OBTENER EL MÁXIMO DE HORAS DE VUELO Y REALIZAR LOS TRABAJOS DE MANTENIMIENTO? (11628) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 23, PÁRRAFO 3.10.**
- A.- LAS HORAS DE VUELO Y EN TIERRA DE LAS AERONAVES.
 - B.- EL ABASTECIMIENTO DE REPUESTOS Y LAS TAREAS DE MANTENIMIENTO.
 - C.- LOS HORARIOS DE LAS AERONAVES Y LOS TRABAJOS DE MANTENIMIENTO DE LÍNEA.
 - D.- LOS HORARIOS DE LAS AERONAVES Y LAS TAREAS DE MANTENIMIENTO.
- 78.- CUANDO FALLAN VARIOS INDIVIDUOS ¿QUÉ SE DICE QUE FALLA? (11627) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 23, PÁRRAFO 3.9.**
- A.- TODOS LOS ESTAMENTOS.
 - B.- LOS INDIVIDUOS.
 - C.- LA ORGANIZACIÓN.
 - D.- TODOS LOS GERENTES DE LA EMPRESA.

- 79.- SEGÚN LO DESCRITO EN ESTE PÁRRAFO ¿QUÉ FUÉ LO QUE PERMITIO QUE SE PRODUJERA EL ACCIDENTE? (11626) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 23, PÁRRAFO 3.9.**
- A.- FALLA DE UN INDIVIDUO.
 - B.- FALLA DE UN GRUPO DE INDIVIDUOS, POR LO TANTO, DE LA ORGANIZACIÓN.
 - C.- FALLA DE INDIVIDUOS DE MANTENIMIENTO Y DE VUELO.
 - D.- FALLA DE UN INDIVIDUO Y DE UN GRUPO DE INDIVIDUOS.
- 80.- ¿QUÉ FALLA COMETIO EL INSPECTOR AL AYUDAR A QUITAR LOS TORNILLOS EN ESTE CASO? (11625) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 22, PÁRRAFO 3.7.**
- A.- NO ACTUÓ EFICAZMENTE COMO INSPECTOR.
 - B.- ACTUÓ EFICAZMENTE COMO INSPECTOR.
 - C.- ACTUÓ EFICAZMENTE COMO MECÁNICO DE MANTENIMIENTO E INSPECTOR.
 - D.- NO CUMPLIÓ LA FUNCIÓN DE CONTROL DE CALIDAD.
- 81.- EN EL ACCIDENTE DE LA AERONAVE EMB-120 ¿CUÁL FUÉ LA FALLA Y CUÁL FUÉ LA DISCORDANCIA? (11624) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 22, PÁRRAFO 3.5.**
- A.- FALLA LATENTE Y DISCORDANCIA FACTOR HUMANO-AMBIENTE.
 - B.- FALLA ACTIVA Y DISCORDANCIA FACTOR HUMANO-FACTOR HUMANO.
 - C.- FALLA LATENTE Y DISCORDANCIA FACTOR HUMANO-SOPORTE LÓGICO.
 - D.- FALLA LATENTE Y DISCORDANCIA FACTOR HUMANO-FACTOR HUMANO.

- 82.- ¿QUÉ SE HA COMPROBADO EN LAS INVESTIGACIONES DE LOS ACCIDENTES NARRADOS EN ÉSTA CIRCULAR? (11623) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 22, PÁRRAFO 3.4.**
- A.- LA EXISTENCIA DE VARIAS FALLAS LATENTES Y UNA FALLA ACTIVA, ADEMÁS DE UNA DEFICIENCIA GRAVE EN LAS INTERFACES FACTOR HUMANO-FACTOR HUMANO Y FACTOR HUMANO-SOPORTE LÓGICO.
- B.- LA EXISTENCIA DE VARIAS FALLAS ACTIVAS Y DE UNA DEFICIENCIA GRAVE EN LAS INTERFACES FACTOR HUMANO-FACTOR HUMANO Y FACTOR HUMANO-SOPORTE LÓGICO.
- C.- LA EXISTENCIA DE VARIAS FALLAS LATENTES Y DE UNA DEFICIENCIA GRAVE EN LAS INTERFACES FACTOR HUMANO-FACTOR HUMANO Y FACTOR HUMANO-SOPORTE LÓGICO.
- D.- LA EXISTENCIA DE VARIAS FALLAS LATENTES Y DE UNA DEFICIENCIA GRAVE EN LAS INTERFACES FACTOR HUMANO-MEDIO AMBIENTE Y FACTOR HUMANO-SOPORTE LÓGICO.
- 83.- ¿CUÁL SERÍA EL GRAN BENEFICIO QUE APORTARÍA A LAS LÍNEAS AÉREAS EL COMUNICARSE CUANDO TIENEN UN INCIDENTE POR RAZONES DE MANTENIMIENTO? (11622) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 21, PÁRRAFO 3.3.**
- A.- QUE PODRÍAN EVITAR UN ACCIDENTE Y REDUCIR LOS COSTOS DE TODAS LAS COMPAÑIAS.
- B.- QUE PODRÍAN EVITAR UN ACCIDENTE POR RAZONES SIMILARES.
- C.- QUE PODRÍAN INTERCAMBIAR EL PERSONAL DE SUPERVISORES Y MECÁNICOS.
- D.- QUE PODRÍAN ABARATAR EL COSTO DEL MANTENIMIENTO.
- 84.- ¿CUÁL ES EL PROBLEMA QUE NO FOMENTA LAS COMUNICACIONES ENTRE LA LÍNEAS AÉREAS? (11621) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 21, PÁRRAFO 3.3.**
- A.- LAS MEDIDAS DE CONTROL DE COSTOS Y LAS PRESIONES COMPETITIVAS.
- B.- LOS ITINERARIOS Y LA CANTIDAD DE POSTAS.
- C.- EL PRESTIGIO QUE CADA LÍNEA AÉREA QUIERE MANTENER.
- D.- EL PRESTIGIO DE TODO EL PERSONAL DE CADA COMPAÑÍA.

- 85.- **¿QUÉ DEBIERA HACER UN EXPLOTADOR QUE DESCUBRE QUE EXISTE UN PROBLEMA DE MANTENIMIENTO EN SUS AERONAVES? (11620) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 21, PÁRRAFO 3.3.**
- A.- COMUNICARLO AL FABRICANTE, A LA FAA, EASA, DGAC Y A LOS DEMÁS EXPLOTADORES.
 - B.- COMUNICARLO AL FABRICANTE Y OCULTARLO A LOS DEMÁS EXPLOTADORES.
 - C.- COMUNICARLO AL FABRICANTE Y PEDIRLE A LA DGAC QUE EMITA UNA DIRECTIVA DE AERONAVEGABILIDAD.
 - D.- COMUNICARLO AL FABRICANTE Y A LOS DEMÁS EXPLOTADORES.
- 86.- **¿QUÉ SE SEÑALA COMO ASPECTO "CRUCIAL" ENTRE EL FABRICANTE DE AERONAVES Y LAS LÍNEAS AÉREAS? (11619) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 21, PÁRRAFO 3.3.**
- A.- LA INFORMACIÓN DE COMPORTAMIENTO DE LA AERONAVE.
 - B.- LAS PUBLICACIONES.
 - C.- LAS COMUNICACIONES.
 - D.- LA ATENCIÓN DE POST-VENTA.
- 87.- **¿QUIÉNES SON LOS PRIMEROS INTERESADOS EN QUE LA INFORMACIÓN SOBRE EL MANTENIMIENTO SEA COMPRENSIBLE? (11618) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 21, PÁRRAFO 3.2.**
- A.- LOS TÉCNICOS QUE REALIZAN EL MANTENIMIENTO Y EL PERSONAL DE GERENCIA.
 - B.- LOS INSPECTORES Y TÉCNICOS QUE REALIZAN EL MANTENIMIENTO.
 - C.- EL REPRESENTANTE TÉCNICO.
 - D.- LOS GERENTES DE MANTENIMIENTO.

- 88.- **¿QUÉ CARACTERÍSTICA RESULTA PARTICULARMENTE IMPORTANTE QUE DEBE TENER LA INFORMACIÓN SOBRE EL MANTENIMIENTO? (11617) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 21, PÁRRAFO 3.2.**
- A.- QUE SEA COMPRENSIBLE.
 - B.- QUE SEA EN INGLÉS O ESPAÑOL.
 - C.- QUE SEA LEGIBLE.
 - D.- QUE SEA ESCRITA CON LOS MODISMOS LOCALES.
- 89.- **¿QUÉ DEBE HACERSE CON LA INFORMACIÓN QUE EXISTE EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO? (11616) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 21 PÁRRAFO 3.1.**
- A.- RECOPIARSE, PREPARARSE, TRANSMITIRSE, ASIMILARSE, UTILIZARSE Y REGISTRARSE.
 - B.- PREPARARSE, ENVIARSE, TRANSMITIRSE, UTILIZARSE Y REGISTRARSE.
 - C.- PREPARARSE, ASIMILARSE, UTILIZARSE , REGISTRARSE Y CONSERVARSE.
 - D.- PREPARARSE, TRANSMITIRSE, ASIMILARSE, UTILIZARSE Y REGISTRARSE.
- 90.- **POSIBLEMENTE ¿CUÁL ES LA CUESTIÓN MÁS IMPORTANTE DENTRO DE LOS FACTORES HUMANOS RELATIVOS AL MANTENIMIENTO DE LAS AERONAVES? (11615) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 21 PÁRRAFO 3.1.**
- A.- EL SISTEMA INFORMÁTICO.
 - B.- EL SEGUIMIENTO DE LOS PROCEDIMIENTOS.
 - C.- LAS COMUNICACIONES.
 - D.- EL CUMPLIMIENTO DE LAS TAREAS.

- 91.- **¿QUÉ INDICAN LAS ESTADÍSTICAS DE LOS ERRORES ORGANIZACIONALES O SISTÉMICOS OCURRIDOS EN LOS ORGANISMOS DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES? (11614) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 20, PÁRRAFO 2.29.**
- A.- QUE SE LIMITAN A UNA ORGANIZACIÓN O REGIÓN.
 - B.- QUE NO SE LIMITAN A UNA ORGANIZACIÓN O REGIÓN.
 - C.- QUE ESTÁN LIMITADAS A UNA SOLA ORGANIZACIÓN.
 - D.- QUE SE LIMITAN A LA BASE PRINCIPAL DE MANTENIMIENTO.
- 92.- **¿CÓMO SE IDENTIFICAN SIMPLEMENTE LOS ERRORES DE MANTENIMIENTO, CAUSANTES DE ACCIDENTES E INCIDENTES? (11613) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 20, PÁRRAFO 2.27.**
- A.- COMO DEFICIENCIAS.
 - B.- COMO FALLAS DE MANTENIMIENTO.
 - C.- COMO ERRORES DE MANTENIMIENTO.
 - D.- COMO ERRORES DEL SISTEMA.
- 93.- **¿CÓMO SE RESUME EL ERROR EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO, EN LOS ANÁLISIS MENCIONADOS EN EL PÁRRAFO DE LA REFERENCIA? (11612) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 19, PÁRRAFO 2.27.**
- A.- DEFICIENCIAS DE MANTENIMIENTO Y ABASTECIMIENTO.
 - B.- DEFICIENCIAS DE MECÁNICOS Y SUPERVISORES.
 - C.- DEFICIENCIAS DE TODO EL ESTAMENTO DE MANTENIMIENTO.
 - D.- DEFICIENCIAS DE MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN.
- 94.- **¿CON QUÉ FRECUENCIA SE CONOCEN LAS RAZONES DEL ERROR HUMANO EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO? (11611) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 19, PÁRRAFO 2.26.**
- A.- NUNCA.
 - B.- MUCHAS VECES.
 - C.- POCAS VECES.
 - D.- SIEMPRE.

- 95.- **¿CÓMO ES PROBABLE QUE SE CONOZCA UN ERROR HUMANO EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO? (11610) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 19, PÁRRAFO 2.26.**
- A.- PORQUE ALGUIEN LO DETECTA Y DENUNCIA.
 - B.- A VECES COMO UNA DEFICIENCIA DE LA AERONAVE.
 - C.- REGULARMENTE COMO UNA FALLA EN LA AERONAVE.
 - D.- SIEMPRE COMO UNA DEFICIENCIA DE LA AERONAVE.
- 96.- **¿CUÁNTO PUEDE DEMORAR LA IDENTIFICACIÓN DE UN ERROR DE MANTENIMIENTO? (11609) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 19, PÁRRAFO 2.25.**
- A.- VARIOS DÍAS, MESES O AÑOS.
 - B.- SOLAMENTE HORAS.
 - C.- EN CUANTO SE OPERE LA UNIDAD INSPECCIONADA O REPARADA.
 - D.- ALGUNOS DÍAS O SEMANAS.
- 97.- **A MENUDO ¿CUÁNDO SE IDENTIFICAN LOS ERRORES DE MANTENIMIENTO? (11608) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 19, PÁRRAFO 2.25.**
- A.- ANTES DE COMETERSE.
 - B.- EN EL MOMENTO DE COMETERSE.
 - C.- RARAS VECES SE IDENTIFICAN.
 - D.- DESPUÉS DE COMETERSE.
- 98.- **¿CÓMO SON LAS CARACTERÍSTICAS DEL ERROR HUMANO EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO CON RESPECTO A OTROS ENTORNOS OPERACIONALES? (11607) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 19, PÁRRAFO 2.24.**
- A.- PARECIDAS.
 - B.- IGUALES.
 - C.- DISTINTAS.
 - D.- SIMILARES.

- 99.- **¿CÓMO SON LAS CARACTERÍSTICAS QUE CONFORMAN EL ERROR HUMANO EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO? (11606) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 19, PÁRRAFO 2.24.**
- A.- MUY COMUNES.
 - B.- MUY ESPECIALES.
 - C.- MUY REPETITIVAS.
 - D.- MUY ELOCUENTES.
- 100.- **DEL ACCIDENTE NARRADO ¿CUÁL SE ESTIMA QUE FUÉ LA CAUSA QUE LO PRODUJO? (11605) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 18, PÁRRAFO 2.23.**
- A.- UNA CAUSA DE TIPO SISTÉMICO.
 - B.- UNA CAUSA AISLADA.
 - C.- UNA CAUSA DE CONFUSIÓN ENTRE INDIVIDUOS.
 - D.- UNA CAUSA DE TIPO ORGANIZACIONAL.
- 101.- **¿DE QUIÉN ES MÁS LA CULPA DE LOS ACCIDENTES PRODUCIDOS POR NO HABER MANTENIMIENTO ADECUADO O POR FALTA DE INSPECCIÓN? (11604) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 17, PÁRRAFO 2.19.**
- A.- DE LA ORGANIZACIÓN Y DEL INDIVIDUO.
 - B.- DE LOS INDIVIDUOS QUE EJECUTAN LAS TAREAS.
 - C.- DE LOS INDIVIDUOS QUE INSPECCIONAN LAS TAREAS.
 - D.- DE LA ORGANIZACIÓN.
- 102.- **¿EN QUÉ CONTEXTO ES NECESARIO EXAMINAR LOS FACTORES CAUSANTES DE ACCIDENTES? (11603) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 17, PÁRRAFO 2.19.**
- A.- EN EL CONTEXTO FUNCIONAL DE LA ORGANIZACIÓN.
 - B.- EN EL CONTEXTO INDIVIDUAL.
 - C.- EN EL CONTEXTO ORGANIZACIONAL.
 - D.- EN EL CONTEXTO DE LA ORGANIZACIÓN DE MANTENIMIENTO.

- 103.- LOS ACCIDENTES GENERALMENTE OCURREN COMO RESULTADO DE: (11602) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 17, PÁRRAFO 2.19.**
- A.- UNA SOLA FALLA LATENTE.
 - B.- UNA SERIE DE FALLAS LATENTES.
 - C.- UNA SERIE DE FALLAS ACTIVAS.
 - D.- UNA SOLA FALLA ACTIVA.
- 104.- ¿QUÉ ES IMPERATIVO EXAMINAR A FONDO PARA DESCUBRIR CUÁLES SON VERDADERAMENTE LAS SITUACIONES INHERENTES AL CONJUNTO DEL SISTEMA QUE PROVOCAN EFECTIVAMENTE LOS ERRORES? (11601) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 17, PÁRRAFO 2.17.**
- A.- LAS FALLAS SISTÉMICAS Y/O DE ORGANIZACIÓN.
 - B.- LAS CAPACIDADES DE LOS INDIVIDUOS.
 - C.- LAS ATRIBUCIONES Y LAS CAPACIDADES DE LOS INDIVIDUOS.
 - D.- LAS FALLAS ORGANIZACIONALES Y LAS FALLAS DE FONDO.
- 105.- ¿CUÁL ES LA ÚLTIMA ETAPA, EN LA CADENA DE ERRORES, PARA QUE SE PRODUZCA UN ACCIDENTE? (11600) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 16, PÁRRAFO 2.17.**
- A.- EL OPERADOR AL FRENTE DE LOS PROCESOS.
 - B.- LA ORGANIZACIÓN QUE DETERMINA LAS TAREAS.
 - C.- EL CONTROL DE CALIDAD DEL EJECUTANTE DE LAS TAREAS.
 - D.- EL OPERADOR AL FRENTE DE LAS TAREAS.

- 106.- **¿POR QUÉ SIEMPRE, AL EXAMINAR LOS ACCIDENTES OCASIONADOS POR ERRORES HUMANOS, SE PIENSA EN LOS INDIVIDUOS Y NO EN LAS ORGANIZACIONES? (11599) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 16, PÁRRAFO 2.17.**
- A.- PORQUE ESO PERMITE A LAS ORGANIZACIONES PROTEGER A LOS TRABAJADORES QUE COMETEN LOS ERRORES LATENTES Y AFECTAN SUS SISTEMAS.
- B.- PORQUE ESO PERMITE A LAS ORGANIZACIONES PROTEGERSE DE LAS INDEMNIZACIONES FUTURAS.
- C.- PORQUE ESO PERMITE A LAS ORGANIZACIONES PROTEGERSE DE LOS ERRORES LATENTES EN SUS SISTEMAS.
- D.- PORQUE ESO PROPORCIONA A LAS ORGANIZACIONES UN MOTIVO PARA DESPEDIR A LOS CAUSANTES DE LOS ERRORES.
- 107.- **¿DE QUIÉN SE ESPERA LAS SOLUCIONES CUANDO SE EXAMINAN LOS ACCIDENTES OCASIONADOS POR ERRORES HUMANOS? (11598) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 16, PÁRRAFO 2.17.**
- A.- DE LOS INDIVIDUOS, DE LA COLECTIVIDAD DE INDIVIDUOS Y DE LAS ORGANIZACIONES.
- B.- DE LOS INDIVIDUOS Y NO DE COLECTIVIDAD DE INDIVIDUOS.
- C.- DE LOS INDIVIDUOS Y DE LA COLECTIVIDAD DE INDIVIDUOS.
- D.- DE LA COLECTIVIDAD DE INDIVIDUOS Y NO DE LOS INDIVIDUOS.
- 108.- **¿QUÉ CONFIRMAN LAS TEORÍAS EXISTENTES RELACIONADAS CON LA SICLOGÍA ORGANIZACIONAL? (11597) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 16, PÁRRAFO 2.14.**
- A.- QUE LAS ORGANIZACIONES PUEDEN EVITAR ACCIDENTES PERO TAMBIÉN PUEDEN SER CAUSA DE LOS MISMOS.
- B.- QUE LAS ORGANIZACIONES PUEDEN EVITAR ACCIDENTES Y NUNCA SON CAUSA DE LOS MISMOS.
- C.- QUE LAS ORGANIZACIONES NO PUEDEN EVITAR ACCIDENTES Y GENERALMENTE SON CAUSA DE LOS MISMOS.
- D.- QUE LAS ORGANIZACIONES PUEDEN EVITAR LOS ACCIDENTES SI SE PREOCUPAN DE LAS CAUSAS.

- 109.- DE ACUERDO AL CASO DETALLADO EN LA REFERENCIA ¿CUÁL FUÉ LA FALLA Y CUÁL FUÉ LA DISCORDANCIA QUE ACTUÓ EN ESE ACCIDENTE? (11596) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 15, PÁRRAFO 2.13.**
- A.- FALLA ORGANIZACIONAL LATENTE Y DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-ELEMENTO HUMANO.
 - B.- FALLA ORGANIZACIONAL ACTIVA Y DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-MEDIO AMBIENTE.
 - C.- FALLA ORGANIZACIONAL LATENTE Y DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-EQUIPO.
 - D.- FALLA ORGANIZACIONAL LATENTE Y DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-SOPORTE LÓGICO.
- 110.- ¿QUÉ ACCIONES CONSTITUYEN LOS ERRORES DE MANTENIMIENTO MÁS FRECUENTES Y REPETIDOS? (11595) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 14, PÁRRAFO 2.9.**
- A.- EL PEDIDO INCORRECTO DE LOS COMPONENTES Y LA FALTA DE INSPECCIÓN Y CONTROL DE CALIDAD APROPIADOS EN LA INSTALACIÓN.
 - B.- LA UTILIZACIÓN INCORRECTA DE LAS PUBLICACIONES TÉCNICAS Y LA FALTA DE INSPECCIÓN Y CONTROL DE CALIDAD APROPIADOS.
 - C.- LA INSTALACIÓN INCORRECTA DE LOS COMPONENTES Y LA FALTA DE INSPECCIÓN Y CONTROL DE CALIDAD APROPIADOS.
 - D.- LA INSTALACIÓN INCORRECTA DE LOS COMPONENTES Y EL EXCESO DE INSPECCIÓN Y CONTROL DE CALIDAD APROPIADOS.
- 111.- ¿CUÁL ES LA MAYORÍA DE LOS ELEMENTOS QUE A MENUDO SE OMITEN? (11594) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 13, PÁRRAFO 2.7.**
- A.- LOS DE AMARRA.
 - B.- LOS DE FIJACIÓN.
 - C.- LOS DE PULIMENTO.
 - D.- LOS DE LIMPIEZA.

- 112.- EN EL ANÁLISIS DE LA REFERENCIA ¿QUÉ PORCENTAJE DE ERRORES DE MANTENIMIENTO SE ATRIBUYEN A "INSTALACIÓN INCORRECTA Y REPUESTOS EQUIVOCADOS" RESPECTIVAMENTE"? (11593) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 13, PÁRRAFO 2.6.
- A.- 30 % / 08 %.
 - B.- 56 % / 06 %.
 - C.- 08 % / 06 %.
 - D.- 08 % / 30 %.
- 113.- EN LA LISTA DE ANOMALÍAS PUBLICADAS POR LA ADMINISTRACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL DEL REINO UNIDO ¿CUÁL ES LA PRIMERA Y LA ÚLTIMA ANOMALÍA DEL ORDEN DE FRECUENCIA? (11592) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 12, PÁRRAFO 2.5.
- A.- INSTALACIÓN INCORRECTA DE LOS PINES DEL TREN DE ATERRIZAJE / OMISIÓN EN LA INSTALACIÓN DE REPUESTOS.
 - B.- INSTALACIÓN DE REPUESTOS ERRONEOS / OMISIÓN EN EL RETIRO DE LOS PINES DEL TREN DE ATERRIZAJE.
 - C.- INSTALACIÓN INCORRECTA DE LOS COMPONENTES / LUBRICACIÓN INADECUADA.
 - D.- INSTALACIÓN INCORRECTA DE LOS COMPONENTES / OMISIÓN EN EL RETIRO DE LOS PINES DEL TREN DE ATERRIZAJE.
- 114.- EN EL ANÁLISIS DE LA REFERENCIA ¿QUÉ PORCENTAJE DE ACCIDENTES SE ATRIBUYE A "DEFICIENCIAS DE MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN"? (11591) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 12, PÁRRAFO 2.3.
- A.- 20 %.
 - B.- 33 %.
 - C.- 12 %.
 - D.- 06 %.

- 115.- **¿QUÉ DISCORDANCIA SUPONE, EN EL MODELO SHEL, Y QUÉ TIPO DE FALLA ES, EL ACCIDENTE NARRADO EN EL PÁRRAFO DE LA REFERENCIA? (11590) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 11, PÁRRAFO 2.2.**
- A.- DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-AMBIENTE / ELEMENTO HUMANO-SOPORTE LÓGICO Y FALLA LATENTE.
 - B.- DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-EQUIPO / ELEMENTO HUMANO-SOPORTE LÓGICO Y FALLA LATENTE.
 - C.- DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-EQUIPO / ELEMENTO HUMANO-MEDIO AMBIENTE Y FALLA ACTIVA.
 - D.- DISCORDANCIA ELEMENTO HUMANO-EQUIPO / ELEMENTO HUMANO-SOPORTE LÓGICO Y FALLA ACTIVA.
- 116.- **¿CUÁL ES ALGÚN EJEMPLO DE DISCORDANCIA EN LA INTERFAZ ELEMENTO HUMANO-EQUIPO, SEGÚN EL MODELO SHEL? (11589) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 11, PÁRRAFO 2.1.**
- A.- LOS DAÑOS CAUSADOS A UN CONDUCTO DE AIRE AL APOYAR EL PIE PARA EFECTUAR OTRA TAREA.
 - B.- EFECTUAR ALGUNA TAREA SIN TENER LA LITERATURA TÉCNICA ACTUALIZADA.
 - C.- EFECTUAR ALGÚN TRABAJO SIN TENER EL ADIESTRAMIENTO ADECUADO, Y NO HACERLO SABER.
 - D.- LOS DAÑOS CAUSADOS POR UN MECÁNICO AL TRASLADAR UN ELEMENTO.
- 117.- **¿CUÁL O CUÁLES TRABAJOS DE MANTENIMIENTO EN LA AERONAVE CONSTITUYEN UNA OPORTUNIDAD PARA COMETER ERRORES HUMANOS? (11588) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 11, PÁRRAFO 2.1.**
- A.- CASI TODOS LOS TRABAJOS DE MANTENIMIENTO.
 - B.- EL TRABAJO DE MANTENIMIENTO EN MOTORES Y SISTEMAS.
 - C.- TODO TRABAJO DE MANTENIMIENTO, EXCEPTO EL CAMBIO DE UNIDADES.
 - D.- TODO TRABAJO DE MANTENIMIENTO.

- 118.- **¿QUÉ ENGLOBA LA PALABRA "ATRIBUIBLE" EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO? (11587) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 11, PÁRRAFO 2.1.**
- A.- TODO TRABAJO MAL EJECUTADO.
 - B.- EL ERROR EN EL NIVEL GERENCIAL.
 - C.- TODO ERROR HUMANO.
 - D.- EL ERROR EN EL NIVEL QUE EJECUTA EL MANTENIMIENTO.
- 119.- **¿A QUÉ SON ATRIBUIBLES LOS ERRORES HUMANOS EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO? (11586) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 11, PÁRRAFO 2.1.**
- A.- A LOS ERRORES Y OMISIONES EN LA TAREA DEL TÉCNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES.
 - B.- A LAS ACCIONES U OMISIONES EN LA TAREA DEL TÉCNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES.
 - C.- A LAS OMISIONES EN LA TAREA DEL TÉCNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES.
 - D.- A LAS ACCIONES EN LAS INSPECCIONES DEL TÉCNICO DE MANTENIMIENTO DE AERONAVES.
- 120.- **¿CÓMO SE MANIFIESTA, POR LO GENERAL, EL ERROR HUMANO EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO? (11585) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 11, PÁRRAFO 2.1.**
- A.- COMO UNA ANORMALIDAD NO INTENCIONADA.
 - B.- COMO UNA ANORMALIDAD INTENCIONADA.
 - C.- COMO UNA INTENCIÓN DE HACER DAÑO.
 - D.- COMO UN DAÑO INVOLUNTARIO.

- 121.- **SEGÚN EL MODELO SHEL ¿ENTRE QUÉ COMPONENTES SE HA PRODUCIDO UN DESFASE CON LA AUTOMATIZACIÓN DE LAS AERONAVES? (11584) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 10, PÁRRAFO 1.16.**
- A.- ELEMENTO HUMANO-EQUIPO / ELEMENTO HUMANO-MEDIO AMBIENTE.
 - B.- ELEMENTO HUMANO-AMBIENTE / ELEMENTO HUMANO-ELEMENTO HUMANO.
 - C.- ELEMENTO HUMANO-EQUIPO / ELEMENTO HUMANO-AMBIENTE.
 - D.- ELEMENTO HUMANO-EQUIPO / ELEMENTO HUMANO-SOPORTE LÓGICO.
- 122.- **SEGÚN EL PÁRRAFO DE BOEING ¿EN QUÉ SE HA CONVERTIDO LA SEGURIDAD DE LAS AERONAVES? (11583) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 9, PÁRRAFO 1.15.**
- A.- EN UNA CUESTIÓN DE DETECCIÓN, INFORMACIÓN Y REPARACIÓN DE DEFECTOS.
 - B.- EN UNA CUESTIÓN DE TOMAR MEDIDAS PARA EVITAR LAS FALLAS.
 - C.- EN UNA CUESTIÓN DE DETECCIÓN Y REPARACIÓN DE DEFECTOS.
 - D.- EN UNA CUESTIÓN DE INSPECCIÓN, DETECCIÓN Y REPARACIÓN DE DEFECTOS.
- 123.- **DEL ESTUDIO REALIZADO POR LA COMPAÑÍA BOEING DE 220 ACCIDENTES DOCUMENTADOS ¿CUÁNTOS CORRESPONDEN A ERRORES DE MANTENIMIENTO E INSPECCIÓN? (11582) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 9, PÁRRAFO 1.15.**
- A.- 134.
 - B.- 34.
 - C.- 220.
 - D.- 70.

- 124.- **¿CUÁLES SON LOS ELEMENTOS QUE TIENEN MAYORES POSIBILIDADES DE AFECTAR NEGATIVAMENTE A LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN? (11581) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 9, PÁRRAFO 1.15.**
- A.- LOS ERRORES HUMANOS.
 - B.- LAS FALLAS TÉCNICAS.
 - C.- LOS ERRORES DE LOS PROCEDIMIENTOS.
 - D.- LOS ERRORES DE OPERACIONES.
- 125.- **¿QUÉ SUCEDE, EN UN SISTEMA BIEN ORGANIZADO, CON RESPECTO A LAS FALLAS LATENTES Y A LAS FALLAS ACTIVAS? (11580) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 9, PÁRRAFO 1.14.**
- A.- INTERACTUARÁN Y NUNCA QUEBRANTARÁN LAS DEFENSAS.
 - B.- INTERACTUARÁN Y A MENUDO QUEBRANTARÁN LAS DEFENSAS.
 - C.- ACTUARÁN EN FORMA INDEPENDIENTE Y QUEBRANTARÁN LAS DEFENSAS.
 - D.- INTERACTUARÁN PERO A MENUDO NO QUEBRANTARÁN LAS DEFENSAS.
- 126.- **¿CUÁL DE LO SIGUIENTE PODRÍA SER UN EJEMPLO DE LA INTRODUCCIÓN DE UNA FALLA LATENTE? (11579) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 9, PÁRRAFO 1.13.**
- A.- MOTIVACIÓN EXCESIVA O CANSANCIO ACUMULADO.
 - B.- INCENTIVOS EXCESIVOS.
 - C.- MOTIVACIÓN POBRE O FATIGA.
 - D.- DESCANSOS PROLONGADOS Y CAPACITACIÓN EXCESIVA.

- 127.- **¿EN QUÉ NIVEL DE DECISIÓN TIENE SU ORIGEN HABITUALMENTE UNA FALLA LATENTE? (11578) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 9, PÁRRAFO 1.13.**
- A.- EN EL NIVEL DE QUIÉN ORDENA ESTABLECER NORMAS.
 - B.- EN EL NIVEL DE QUIÉN TOMA DECISIONES O ESTABLECE NORMAS.
 - C.- EN EL NIVEL QUE CONTROLA EL CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS.
 - D.- EN EL NIVEL DE QUIÉN EJECUTA LAS TAREAS ORDENADAS POR EL NIVEL DE DECISIÓN.
- 128.- **¿CÓMO SE LLAMA EL RESULTADO DE UNA DECISIÓN O DE UNA MEDIDA ADOPTADA MUCHO ANTES DE UN ACCIDENTE? (11577) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 9, PÁRRAFO 1.13.**
- A.- FALLA LATENTE.
 - B.- FALLA ACTIVA.
 - C.- FALLA PENDIENTE.
 - D.- FALLA INMINENTE.
- 129.- **¿CÓMO SE LLAMA UNA FALLA QUE TIENE UN EFECTO INMEDIATO? (11576) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 9, PÁRRAFO 1.13.**
- A.- FALLA DE GRAVES CONSECUENCIAS.
 - B.- FALLA LATENTE.
 - C.- FALLA INMINENTE.
 - D.- FALLA ACTIVA.
- 130.- **SEGÚN EL CARÁCTER INMEDIATO DE LAS CONSECUENCIAS DE UNA FALLA ¿DE CUÁNTOS TIPOS PUEDEN SER? (11575) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 9, PÁRRAFO 1.13.**
- A.- DE CUATRO TIPOS.
 - B.- DE UN TIPO.
 - C.- DE DOS TIPOS.
 - D.- DE TRES TIPOS.

- 131.- ¿A CONSECUENCIA DE QUÉ CREE, EL MODELO REASON, QUE SE PRODUCEN LOS ACCIDENTES? (11574) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 8, PÁRRAFO 1.12.**
- A.- A CONSECUENCIA DE LAS RELACIONES DE UNA Y OTRA FALLA YA PRESENTE EN EL SISTEMA.
 - B.- A CONSECUENCIA DE LAS INTERACCIONES DE UNA SERIE DE FALLAS O DEFECTOS YA PRESENTE EN EL SISTEMA.
 - C.- A CONSECUENCIA DE LAS INTERACCIONES DE UNA SERIE DE RECURSOS, COMO POR EJEMPLO HUMANO Y EQUIPO.
 - D.- A CONSECUENCIA DE UNA FALLA O DEFECTO YA PRESENTE EN EL SISTEMA.
- 132.- SEGÚN EL MODELO REASON ¿A QUÉ SE REFIERE, EN EL CONTEXTO AERONÁUTICO, CUANDO ESCRIBE "BIEN ORGANIZADO"? (11573) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 8, PÁRRAFO 1.12.**
- A.- A REGLAS ESTRICTAS, ELEVADAS NORMAS Y EQUIPO DE SUPERVISIÓN SOFISTICADO EN EXISTENCIA.
 - B.- A REGLAS DISCIPLINARIAS, EQUIPO DE SUPERVISIÓN MUY EFICIENTE Y CONTROL PERMANENTE.
 - C.- A UN SISTEMA COMPLEJO, INTERACTIVO Y BIEN ORGANIZADO.
 - D.- A REGLAS ESTRICTAS, NORMAS CLARAS Y EQUIPO DE SUPERVISIÓN SOFISTICADO.
- 133.- ¿CUÁL ES EL ELEMENTO FINAL PARA PREVENIR LESIONES PREVISIBLES, DAÑOS O COSTOSAS INTERRUPCIONES DEL SERVICIO, EN EL MODELO DE REASON? (11572) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 8, PÁRRAFO 1.11.**
- A.- LAS DEFENSAS INTERNAS Y/O EXTERNAS.
 - B.- LA APLICACIÓN DE LOS PROCEDIMIENTOS.
 - C.- LA ACTUALIZACIÓN E INSPECCIÓN DE LAS TAREAS.
 - D.- LAS DEFENSAS O SALVAGUARDIAS.

- 134.- **¿QUÉ CONDICIONES DEBEN EXISTIR PARA QUE LAS DECISIONES DE LA DIRECCIÓN SUPERIOR Y LAS MEDIDAS DE LA GESTIÓN JERÁRQUICA DEN LUGAR A ACTIVIDADES PRODUCTIVAS? (11571) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 8, PÁRRAFO 1.11. VUELTA.**
- A.- DISPONER DE EQUIPO FIABLE Y EL RECURSO HUMANO DEBE DISPONER DE CAPACITACIÓN Y CONOCIMIENTO.
- B.- LAS CONDICIONES AMBIENTALES DEBE SER CONTROLADAS EFICIENTEMENTE.
- C.- DISPONER DE EQUIPO FIABLE Y EL RECURSO HUMANO DEBE DISPONER DE CAPACITACIÓN, CONOCIMIENTO Y MOTIVACIÓN.
- D.- EL AMBIENTE DE TRABAJO DEBE SER GRATO, LAS PERSONAS DEBE ESTAR MOTIVADAS Y LA REMUNERACIÓN DEBE SER DE ACUERDO A LAS CAPACIDADES INDIVIDUALES.
- 135.- **¿CUÁL ES EL SEGUNDO ELEMENTO CLAVE, EN EL MODELO DE REASON, PARA UN SISTEMA AERONÁUTICO? (11570) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 7, PÁRRAFO 1.11.**
- A.- LA GESTIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN.
- B.- LA GESTIÓN JERÁRQUICA.
- C.- TODO EL PERSONAL DE LA EMPRESA.
- D.- EL PERSONAL DE INSPECTORES Y MECÁNICOS.
- 136.- **¿CUÁLES SON LOS OBJETIVOS QUE SE DEBE FIJAR EL NIVEL QUE TOMA LAS DECISIONES EN LA INDUSTRIA AERONÁUTICA? (11569) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 7, PÁRRAFO 1.11.**
- A.- LA SEGURIDAD Y EL TRANSPORTE PUNTUAL Y RENTABLE DE PASAJEROS Y CARGA.
- B.- MANTENER LAS AERONAVES EN VUELO Y DAR EL MEJOR SERVICIO A PASAJEROS Y CARGA.
- C.- LA SEGURIDAD Y MANTENER LOS ITINERARIOS LO MÁS AJUSTADOS POSIBLE.
- D.- LA SEGURIDAD Y MANTENER LOS ITINERARIOS EN FORMA RÍGIDA.

- 137.- **EN LA INDUSTRIA AERONÁUTICA ¿QUÉ NIVEL TIENE LA RESPONSABILIDAD DE ESTABLECER LOS OBJETIVOS Y MANEJAR LOS RECURSOS DISPONIBLES? (11568) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 7, PÁRRAFO 1.11.**
- A.- LA DIRECCIÓN GENERAL.
 - B.- LAS GERENCIAS EN CONJUNTO.
 - C.- TODOS LOS NIVELES DE LA EMPRESA.
 - D.- LA DIRECCIÓN SUPERIOR.
- 138.- **¿CUÁL ES UNO DE LOS ELEMENTOS BÁSICOS EN EL MODELO DE REASON? (11567) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 7, PÁRRAFO 1.11.**
- A.- LAS PERSONAS QUE TOMAN EL CONTROL.
 - B.- LA GESTIÓN JERÁRQUICA.
 - C.- LAS PERSONAS QUE TOMAN DECISIONES.
 - D.- LA GERENCIA INTERMEDIA.
- 139.- **¿CÓMO VE A LA INDUSTRIA AERONÁUTICA EL PROFESOR REASON? (11566) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 7, PÁRRAFO 1.11.**
- A.- COMO UN SISTEMA DE PRODUCCIÓN PERFECTO.
 - B.- COMO UN SISTEMA DE PRODUCCIÓN COMPLEJO.
 - C.- COMO UN SISTEMA DE FÁCIL EJECUCIÓN.
 - D.- COMO UN SISTEMA QUE SE DESEMPEÑA BAJO PRESIÓN.

- 140.- **¿QUÉ PUEDE AFECTAR CONSIDERABLEMENTE EL COMPORTAMIENTO HUMANO EN LA INTERFAZ ELEMENTO HUMANO-ELEMENTO HUMANO, EN EL MODELO SHEL? (11565) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 7, PÁRRAFO 1.9.**
- A.- EL ÁMBITO EMPRESARIAL Y LAS PRESIONES DERIVADAS DE LA EXPLOTACIÓN DE LA COMPAÑÍA.
 - B.- LAS PRESIONES DERIVADAS DE LOS ITINERARIOS Y EL CUMPLIMIENTO DE LAS INSPECCIONES.
 - C.- LOS TRABAJOS EFECTUADOS EN LA LÍNEA O FUERA DE LOS HANGARES.
 - D.- EL COMPORTAMIENTO EMPRESARIAL Y LAS PRESIONES DERIVADAS DE LA SOBREEXPLOTACIÓN DE LA COMPAÑÍA.
- 141.- **¿QUÉ ABARCA LA INTERFAZ ENTRE EL ELEMENTO HUMANO-SOPORTE LÓGICO EN EL MODELO SHEL? (11564) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 6, PÁRRAFO 1.9.**
- A.- LOS ASPECTOS PROGRAMÁTICOS DEL SISTEMA.
 - B.- LOS ASPECTOS FÍSICOS DEL SISTEMA
 - C.- LOS ASPECTOS AMBIENTALES DEL SISTEMA.
 - D.- LOS ASPECTOS NO FÍSICOS DEL SISTEMA.
- 142.- **¿QUÉ HACE QUE EL USUARIO NO SE DE CUENTA DE UNA DEFICIENCIA ENTRE EL ELEMENTO HUMANO-EQUIPO QUE PODRÍA ENCUBRIR LOS EFECTOS DE TAL DEFICIENCIA? (11563) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 6, PÁRRAFO 1.9.**
- A.- LA CONFIABILIDAD DEL SER HUMANO.
 - B.- LA POSIBILIDAD DE ARREGLAR EL EQUIPO.
 - C.- LA ADAPTABILIDAD DEL SER HUMANO.
 - D.- LA FACILIDAD DE ADAPTACIÓN DE LOS ELEMENTOS DEL MODELO SHEL.

- 143.- **¿QUÉ PRETENDE EL MODELO SHELL AL ILUSTRARSE EN UN DIAGRAMA DE BLOQUES? (11562) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 5, PÁRRAFO 1.7.**
- A.- SER UNA AYUDA PARA APLICAR LOS FACTORES HUMANOS.
 - B.- SER UNA AYUDA PARA COMPRENDER LOS FACTORES HUMANOS.
 - C.- RELACIONAR TODOS LOS ELEMENTOS QUE ESTÁN PRESENTES EN ESTE MODELO.
 - D.- EXPRESAR LOS FACTORES HUMANOS CLARAMENTE.
- 144.- **¿CUÁL DE LOS SIGUIENTES FACTORES AMBIENTALES REPERCUTEN EN LA PERFORMANCE Y EN EL BIENESTAR DEL SER HUMANO? (11561) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 6, PÁRRAFO 4.**
- A.- LA TEMPERATURA, LA PRESIÓN, EL RUIDO, LA FUERZA DE GRAVEDAD.
 - B.- LAS VIBRACIONES, EL RUIDO, LA ALTURA, LA CANTIDAD DE LUZ.
 - C.- LAS VIBRACIONES, LA TEMPERATURA, LA HORA, LA CANTIDAD DE LUZ., LA POSICIÓN DE LOS ASTROS.
 - D.- LA TEMPERATURA, LA PRESIÓN, EL RUIDO, LA FUERZA DE GRAVEDAD, LA FUERZA CENTRÍFUGA.
- 145.- **LOS SERES HUMANOS ESTÁN DOTADOS DE DIVERSOS SISTEMAS SENSORIALES QUE LES PERMITEN RECOPIRAR INFORMACIÓN TANTO DEL MUNDO EXTERNO COMO DE SU PROPIO MUNDO INTERNO. ¿ÉSTOS SENTIDOS ESTÁN SUJETOS A? (11560) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 6, PÁRRAFO 1.**
- A.- PÉRDIDA PAULATINA.
 - B.- INCREMENTOS.
 - C.- MEJORAS NATURALES.
 - D.- DEGRADACIÓN.

- 146.- EN LA CONCEPCIÓN DEL LUGAR DE TRABAJO Y DEL EQUIPO DESEMPEÑAN UNA FUNCIÓN VITAL LAS MEDIDAS Y MOVIMIENTOS DEL CUERPO. ¿QUÉ PUEDE HACER VARIAR LAS MEDIDAS Y MOVIMIENTOS DEL CUERPO? (11559) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 5, PÁRRAFO 1.8.
- A.- LA EDAD, LA ALTURA FÍSICA, EL SEXO.
 - B.- LA EDAD, LA REGIÓN DE PROCEDENCIA, EL SEXO.
 - C.- LA EDAD, LA PROCEDENCIA ÉTNICA, EL SEXO.
 - D.- LA ALTURA, LA EDAD, LA CONDICIÓN FÍSICA.
- 147.- ¿CUÁL ES EL COMPONENTE QUE SE CONSIDERA MÁS CRÍTICO Y FLEXIBLE EN EL MODELO SHEL? (11558) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 5, PÁRRAFO 1.8.
- A.- EL SOPORTE LÓGICO.
 - B.- EL ELEMENTO HUMANO.
 - C.- EL EQUIPO.
 - D.- EL MEDIO AMBIENTE.
- 148.- ¿DÓNDE SE ENCUENTRA EL "ELEMENTO HUMANO" EN EL MODELO SHELL? (11557) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 5, PÁRRAFO 1.8.
- A.- EN EL CENTRO DEL MODELO.
 - B.- EN TODAS LAS POSICIONES DEL MODELO.
 - C.- EN CUALQUIER POSICIÓN DEL MODELO.
 - D.- EN LOS EXTREMOS DEL MODELO.

- 149.- **¿QUÉ REQUIERE, DEL PERSONAL DE MANTENIMIENTO, CUANDO LAS FLOTAS DE LAS EMPRESAS SON DE AERONAVES VIEJAS Y NUEVAS? (11556) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 4, PÁRRAFO 1.5.**
- A.- PERSONAL EFICIENTE Y ESPECIALIZADO Y PREPARACIÓN ADECUADA.
 - B.- PERSONAL ALTAMENTE COMPROMETIDO CON LA EMPRESA Y PREPARACIÓN ADECUADA.
 - C.- PERSONAL IDONEO Y PREPARACIÓN ADECUADA.
 - D.- PERSONAL ALTAMENTE ESPECIALIZADO Y PREPARACIÓN ADECUADA.
- 150.- **¿QUÉ EXIGE, EL MANTENER FLOTAS DE AERONAVES NUEVAS Y VIEJAS, A LOS TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO? (11555) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 4, PÁRRAFO 1.5.**
- A.- MAYOR CONOCIMIENTO, DESTREZA Y PERICIA.
 - B.- MAYOR CONOCIMIENTO.
 - C.- MAYOR CONOCIMIENTO Y PERICIA.
 - D.- MAYOR PERICIA PERO MENOS CONOCIMIENTO.
- 151.- **¿QUÉ SE SUPONE, EN CUANTO A EXIGENCIA PARA EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO, CUANDO UNA AEROLÍNEA TIENE AERONAVES VIEJAS Y ADQUIERE AERONAVES DE NUEVA TECNOLOGÍA? (11554) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 4, PÁRRAFO 1.5.**
- A.- UNA MAYOR PREOCUPACIÓN.
 - B.- UNA MAYOR EXIGENCIA.
 - C.- NO AFECTA AL PERSONAL DE MANTENIMIENTO.
 - D.- UNA MENOR EXIGENCIA.

- 152.- **¿QUÉ PROBLEMA CAUSAN LAS AERONAVES VIEJAS EN LOS EQUIPOS DE MANTENIMIENTO? (11553) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 4, PÁRRAFO 1.4.**
- A.- SOBRECARGA A LOS EQUIPOS DE MANTENIMIENTO.
 - B.- ALIVIA A LOS EQUIPOS DE MANTENIMIENTO.
 - C.- PROVOCAN LOS MISMOS PROBLEMAS QUE LAS AERONAVES NUEVAS.
 - D.- OCUPAN MUCHO MÁS TIEMPO.
- 153.- **¿CÓMO DESEMPEÑA SU LABOR EL PERSONAL DE MANTENIMIENTO? (11552) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 4, PÁRRAFO 1.4.**
- A.- CON FRECUENCIA BAJO BASTANTE PREOCUPACIÓN.
 - B.- RÁPIDAMENTE PERO SIN PRESIÓN.
 - C.- CON FRECUENCIA BASTANTE RELAJADO.
 - D.- CON FRECUENCIA BAJO BASTANTE PRESIÓN.
- 154.- **¿CÓMO SON LAS OPORTUNIDADES PARA COMETER ERRORES EN LAS TAREAS DE MANTENIMIENTO, QUE PUEDEN SER COMPLEJAS Y VARIADAS? (11551) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 4, PÁRRAFO 1.4.**
- A.- COMPLEJAS.
 - B.- ESCASAS.
 - C.- ABUNDANTES.
 - D.- IMPOSIBLES.
- 155.- **¿CÓMO HA REPERCUTIDO EL ERROR HUMANO EN LA ESFERA DEL MANTENIMIENTO, EN LA SEGURIDAD DE LAS OPERACIONES DE VUELO? (11550) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 3, PÁRRAFO 1.3.**
- A.- CON CONSECUENCIAS GRAVES.
 - B.- DRAMÁTICAMENTE.
 - C.- NO HA REPERCUTIDO.
 - D.- LEVEMENTE.

- 156.- **EL HECHO DE QUE LOS FACTORES HUMANOS PARA EL PERSONAL QUE ESTÁ A CARGO DE LA INSPECCIÓN Y REPARACIÓN DE LAS AERONAVES SE HAYA OCUPADO APENAS DEL TEMA, A SIDO UNA: (11549) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 3, PÁRRAFO 1.3.**
- A.- SERIA OMISIÓN.
 - B.- TAREA PLANIFICADA.
 - C.- FORMA DE NO INVOLUCRARSE EN EL TEMA.
 - D.- DESPREOCUPACIÓN.
- 157.- **¿EN QUÉ PERÍODO SE PRODUJERON MÁS ACCIDENTES ATRIBUIBLES A ASPECTOS DE MANTENIMIENTO? (11548) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 3, PÁRRAFO 1.1.**
- A.- EN LOS TRES PRIMEROS AÑOS DE LA DÉCADA DE 1960.
 - B.- EN LOS TRES PRIMEROS AÑOS DEL DECENIO DE 1980.
 - C.- EN LOS TRES PRIMEROS AÑOS DE LA DÉCADA DE 1970.
 - D.- EN LOS TRES PRIMEROS AÑOS DE LA DÉCADA DE 1990.
- 158.- **¿QUÉ SUCEDIÓ CON LOS ACCIDENTES RELACIONADOS CON PROBLEMAS DE MANTENIMIENTO, EN EL SEGUNDO DECENIO DE 1980, COMPARADO CON LA PRIMERA MITAD DEL DECENIO? (11547) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 3, PÁRRAFO 1.1.**
- A.- AUMENTARON EN UN 95%.
 - B.- DISMINUYERON EN UN 65%.
 - C.- AUMENTARON EN UN 65%.
 - D.- PERMANECIERON IGUAL.
- 159.- **¿CUÁNTOS PROBLEMAS DE MANTENIMIENTO SE RELATAN QUE OCURRIERON EN LA PRIMERA MITAD DEL DECENIO DE 1980, RELACIONADOS CON ACCIDENTES E INCIDENTES? (11546) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 3, PÁRRAFO 1.1.**
- A.- SIETE.
 - B.- DIESISIETE.
 - C.- CATORCE.
 - D.- QUINCE.

- 160.- ¿A QUÉ CORRESPONDE LA SIGUIENTE DEFINICIÓN? "ASPECTO QUE NO IMPLICA NECESARIAMENTE UN ERROR PERO QUE ATAÑE AL PERSONAL DE MANTENIMIENTO POR CUANTO SON LOS PRIMEROS RESPONSABLES DE RESOLVER ESAS DIFICULTADES TÉCNICAS EN LAS OPERACIONES DIARIAS": (11545) REF.: CIRCULAR OACI 253-AN/151, PÁGINA 3, PÁRRAFO 1.1.
- A.- PROBLEMA DE MANTENIMIENTO.
 - B.- PROBLEMA OPERACIONAL.
 - C.- PROBLEMA GERENCIAL.
 - D.- PROBLEMA DE CAPACITACIÓN.