

CODIGO_COMPETENCIA	CODIGO	COMPETENCIA	PREGUNTA	RESPUESTA	OPCION_A	OPCION_B	OPCION_C	OPCION_D
AD-IET-CRM-CRM	1	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Significado de la sigla M,R,M En español	B	Manejo de mercancías peligrosas	Manejo de recursos de Mantenimiento	Matrices de Riesgo en Mantenimiento	Manejo de recursos de aviación
AD-IET-CRM-CRM	2	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Principal objetivo de análisis en M,R,M	A	El error humano en mantenimiento	Fallas técnicas	Fallas de operación	Errores de diseño
AD-IET-CRM-CRM	3	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Fundadores de la filosofía M,R,M	C	Icaro y Devaló	Orville Wright y Wilbur Wright	John J. Goglia y Ray Valeika	Leonardo da Vinci y Alberto Santos Dumont
AD-IET-CRM-CRM	4	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Significado de la sigla M,R,M en inglés	D	Human Performance in Maintenance	Crewwresource management	Cockpit resource management	Maintenance resource management
AD-IET-CRM-CRM	5	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Ocasión en la cual una serie de actividades del hombre no obtienen el resultado esperado	B	Violación	Error Humano	Riesgo Latente	Accidente / incidente
AD-IET-CRM-CRM	6	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Disminución de los estándares de la calidad con pérdida de alerta sobre los peligros en el mantenimiento aeronáutico se define como	A	Complacencia	Falta de comunicación	Presión	Falta de conocimiento
AD-IET-CRM-CRM	7	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Al conjunto de disparadores o detonantes que conllevan al error humano en el mantenimiento de la aviación según MRM se denominan	A	Dirty Dozen	Shell	Livewire	Environment

AD-IET-CRM-CRM	8	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	No contar con el entrenamiento y la Experiencia necesaria para realizar una tarea se puede como	D	Poca Asertividad	Distracion	Presion	Falta de conocimiento
AD-IET-CRM-CRM	9	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Poca o ninguna clidad al momento de intentar transmitir a los demas ideas ordenes o intruccion se define como	A	Poca aversidad	Tension	Falta de recurso	Distracion
AD-IET-CRM-CRM	10	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Modelo empleado para representar la interaccion entre el hombre y su entorno laboral	B	Dirty Dozen	Shell	Live ware	Sotware
AD-IET-CRM-CRM	11	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Desatender lo que hace , confusion mental, emocional o perturbacion se define como	B	Tension	Distracion	Fatiga	Falta de recursos
AD-IET-CRM-CRM	12	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Debilitamiento por labor o esfuerzo fisico o mental cansancio nervioso perdida temporal para actuar y razonar	A	Fatiga	Poca aservitividad	Complacencia	Normas
AD-IET-CRM-CRM	13	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Empujar hacia algo en contra de las probabilidades creando una sensacion de urgencia o prioridad esta se define como	C	Falta de Recursos	Tension	Presion	Asertividad
AD-IET-CRM-CRM	14	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Accion o suceso eventual que altera el orden regular de las cosas ocasionando resultados indeseables se define como	D	Error	falla	violacion	Accidente

AD-IET-CRM-CRM	15	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Quebrantamiento o transgresion que vulnera o socava normas previamente establecida	C	Error	Falla	violacion	Accidente
AD-IET-CRM-CRM	16	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La mayoría de los accidentes aereos son producidas por	C	Factor de aeronave	Meteorologia	Factores humanos	Control de transito Aereo
AD-IET-CRM-CRM	17	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Como incidente Podemos definir	B	Todo acompañamiento que pueda poner en riesgo la aeronave ocupantes	Todos suceso relacionado con la autorizacion de una aeronave que no llegue a su accidente que afecte que pueda afectar la seguridad de las operaciones	todo acompañamiento que tiene una consecuencia	Ninguna de las anteriores
AD-IET-CRM-CRM	18	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Que es identificador de riesgo	A	Proceso para encontrar y reconocer y escribir el riesgo	Presencia o cambio de un conjunto particula o contancia o riezos	Elemento que solo o en combinacion tienen el potencial intrinsectico de original el riesgo	Ninguna de las anteriores
AD-IET-CRM-CRM	19	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Cual es la diferencia de un error y una violacion	B	Es la posibilidad que un evento o condicion insegura pueda ocurrir	El error es una accion involuntaria por un procedimiento mal elaborado y la violacion una separacion a conciencia de un procedimiento obligatorio	Es la posibilidad de un evento o condicion insegura Tomando como referencia con previsible	Ninguna de las anteriores
AD-IET-CRM-CRM	20	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Organización encargada de realizar todas las investigaciones de accidentes en aeronaves, vehiculos, trenes, barcos en los estados Unidos	D	FAA	IAFA	FBI	NTSB
AD-IET-CRM-CRM	21	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Cual accidente aereo dio origen origen al MRM	C	United Airlines Vuelo 173	Aloha Airlines	Air Ontario Vuelo 1363	Ninguna de las anteriores

AD-IET-CRM-CRM	22	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Significado actual Sigla CRM	B	Human Performace in Maintenance	Creuwresourcemwnwgenment	cockpictresource managent	Mainternanceresourcemanage ment
AD-IET-CRM-CRM	23	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Según el modelo shell Cual es el elemento que se encuentra en el centro del ropecabezas	C	Software	Harware	Liveware	Ninguna de las anteriores
AD-IET-CRM-CRM	24	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La comunicación en mantenimiento según la filosofia MRM ES	B	Sincronica	Asicronica	Ay B son correctas	Ninguna de las anteriores
AD-IET-CRM-CRM	25	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Los factores humanos de la aviacion buscan mejorar las relaciones entre	C	Hombre- jefe - maquina	Hombre - cliente - jefe	Hombre- maquina - medio	Hombre - jefe - medio
AD-IET-CRM-CRM	26	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	El elemento mas valioso flexible y aceptable del sistema de mantenimiento pero a su vez es bulnerable	C	Los Equipos	El ambiente	El elemento humano	Las aeronaves
AD-IET-CRM-CRM	27	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La OACI es	B	Organización de la aviacion comercial internacional	Organización de la aviacion civil Internacional	Organización de la aviacion comercial internacional	Ninguna de las anteriores
AD-IET-CRM-CRM	28	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Serie de errore que se entrelazan como eslabones y que llevan a un accidente que es conocido como	A	Cadena de error	Falla Sistemática	Riesgo	Ninguna de las anteriores
AD-IET-CRM-CRM	29	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Principal causa de accidente en aviacion en el mundo	C	Las aeronaves	Condiciones admosfericas	Factores humanos	Medio ambiente
AD-IET-CRM-CRM	30	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Al conjunto de disparadores o detonantes que conllevan al error Humano en el amtenimiento de la Aviacion según MRM Se denominan	A	DIRTY DOZEN	Shell	LIVEWARE	ENVIRONMENT

AD-IET-CRM-CRM	31	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Liveware,Software,Hardware, Environment Corresponde a los componetess de que	B	MRM	Shell	CRM	LOFT
AD-IET-CRM-CRM	32	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Cuantos son los disparadores que activan el error humano en el mantenimiento de la aviacion	C	5	10	12	Ninguna de las anteriores
AD-IET-CRM-CRM	33	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Elemento que permanece al grupo denominado DIRTY DOZEN principales causas de errores humano en la aviacion	A	Fatiga	Error	violacion	Ambiente
AD-IET-CRM-CRM	34	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Elemento que pertenece Al grupo denominado DIRTY DOZEN principales causas de errores humano de la aviacion	C	Falta de presion	Falta de energia	Falta de recursos	Falta de trabajo
AD-IET-CRM-CRM	35	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Saber lo que esta pasando a su alrededor, se puede definir como	B	Error humanos	Conciencia situacional	Anbiente	Sotware
AD-IET-CRM-CRM	36	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	E RAC 08 establece que el objetivo de la investigacion es	A	La prevencion de futuros accidentes en incidentes	Notificar de la OACI y los estados interesados	Mejorar las estadisticas de seguridad aerea en colombia	Mantener un nivel de seguridad Aceptable en el pais
AD-IET-CRM-CRM	37	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Que parte del RAC habla de investigaciones de Acciondetes e incidentes de aviacion	A	Parte 8 P	Parte 14	Parte 22	Ninguna de las anteriores
AD-IET-CRM-CRM	38	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Quien asume los gastos de la investigacion de un accidente aereo	B	La oficina de atencion de desastres	El explorador de aeronaves	La entidad Aeronautica	Ninguna de las anteriores
AD-IET-CRM-CRM	39	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Que accidente aereo y en que año le dio origen al C.R.M	A	United Airlines , vuelo 173, diciembre 28 de 1978	Aloha Airlines , Vuelo 243, abril 28 de 1988	Air Ontario , Vuelo 1363, marzo 10 1989	Ninguna de las anteriores

AD-IET-CRM-CRM	40	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La Mayoría de los accidentes Aereos son producidos por	C	Factores avion	Meteorologia	Factores Humanos	Control transito aereo
AD-IET-CRM-CRM	41	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	El sueño monofásico:	A	Lo tienen normalmente los adultos	Lo tienen normalmente los niños	Lo tienen normalmente los adolescentes	
AD-IET-CRM-CRM	42	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	El monitorear:	C	Es función del piloto	Es función del copiloto	Es una función de toda la tripulación	
AD-IET-CRM-CRM	43	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	El propósito del estudio de los factores humanos en aviación es:	D	"Eleva a la excelencia la relación entre los individuos y las acciones que éstos realizan; enfatizando la utilidad, provecho, rendimiento y beneficio como nexo entre los sujetos y su comportamiento."	Comprender el por qué y cómo se produce el error, para después poder controlarlo o evitarlo.	ninguna es correcta	a y b son correctas
AD-IET-CRM-CRM	44	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	El equilibrio es:	D	La facultad de los seres vivos para mantenerse ubicados en el espacio	es conocer su posición y en caso de desplazamientosu velocidad	es conocer la dirección con respecto a la tierra	Todas las anteriores son correctas.
AD-IET-CRM-CRM	45	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	En cuanto a la psicología e multitudes tengo claro que:	D	Los individuos agrupados pierden su personalidad consciente	Adquieren un sentimiento de poder invencible	Que realizarían actos de que ninguna manera se atreverían a realizar solos gracias al anonimato	Todas las anteriores son correctas.
AD-IET-CRM-CRM	46	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Que implican las distracciones:	A	Aleja nuestra atención del foco del trabajo	Aleja la calidad del trabajo	Aumenta la confianza	
AD-IET-CRM-CRM	47	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Que es conducta:	C	Es la manifestación de los hábitos	Es la manifestación cotidiana del proceder	Es la manifestación de la personalidad	
AD-IET-CRM-CRM	48	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La Inmadurez significa:	A	que el individuo no ha logrado el desarrollo completo para ajustarse al medio	Que el individuo logró el desarrollo pero no lo puede aplicar	Que el individuo mejora pero inmediatamente desconfía de su proceder.	

AD-IET-CRM-CRM	49	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Liderazgo lo podemos comparar a:	D	Influenza	Autoritarismos	Ejemplo	Influenza
AD-IET-CRM-CRM	50	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Como tripulantes al identificar que estoy enfermo debemos:	A	Asistir al médico.	Llamar a la jefatura e inquirir.	Tomar cualquier medicamento.	Venir a volar y ser asertivo.
AD-IET-CRM-CRM	51	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Las personas que actuan con malignidad e impulsividad, elude responsabilidades, y son perversos, en general tienen rasgos de:	B	Pasivo independiente.	Antisocial o sicópata.	Narcisista.	
AD-IET-CRM-CRM	52	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	En la primera generación de CRM:	C	Se trabajó sobre los accidentes aéreos	Se incorporó el programa de entrenamiento	Se enfocó hacia el análisis del comportamiento de los pilotos	Se gestionó el trabajo con otros grupos de la operación
AD-IET-CRM-CRM	53	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	En la tercera generación de CRM:	A	Se incorporó a los auxiliares y despachadores	Se trabajó el error humano	Se evaluaba a los pilotos psicológicamente	Se trabajó sobre los accidentes aéreos
AD-IET-CRM-CRM	54	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	En la quinta generación de CRM:	C	Se trabaja solo con pilotos	Se incorpora el CFIT	Se enfoca en error humano	Se incorporó a los auxiliares y despachadores
AD-IET-CRM-CRM	55	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La relación S-L del modelo SHELL:	A	Tiene que ver con todo lo que es material escrito	Hace mención a los procedimientos de salvamento de vidas	En la relación entre el hombre y su ambiente	Incluye el diseño de maquinaria
AD-IET-CRM-CRM	56	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La relación L-L del modelo SHELL:	C	Ayuda al tripulante a conocerse a sí mismo	Ayuda al tripulante a conocer a los demás	Trata sobre cómo nos relacionamos con los demás	Hace mención a los procedimientos de salvamento de vidas
AD-IET-CRM-CRM	57	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Por que el índice de accidentabilidad tiende a disminuir, pero no llega a 0 a pesar de la implementación de nueva tecnología:	C	Por las regulaciones inexactas	Mala preparación en las escuelas	Porque como tripulantes no perdemos la condición de humanos	Por el sub-registro de accidentalidad
AD-IET-CRM-CRM	58	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Puede un accidente gestarse con anterioridad al vuelo:	C	No, el accidente es inherente al vuelo mismo	No, el accidente es producto de un error en la cabina	Sí debido a las precondiciones inseguras	Si, debido a los errores por omisión

AD-IET-CRM-CRM	59	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Que significa CRM	A	Gestión de recursos de tripulación	Manejo de recursos de cabina	Maniobras de repetición continua	Gestión de relaciones en cabina
AD-IET-CRM-CRM	60	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Sobre el CRM es cierto, excepto:	D	Es una estrategia de gestión del riesgo	Es un sistema de entrenamiento para mejorar el rendimiento de los grupos de trabajo	Intervención del comportamiento, toma de decisiones y comunicación entre los miembros de un equipo	Herramienta de seguridad operacional que requiere un grupo o tripulación de dos o mas personas
AD-IET-CRM-CRM	61	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	El cono de aproximación comprende	A	Aproximación, aterrizaje, despegue	Despegue, aterrizaje y crucero	Rodaje, despegue y aterrizaje	Aproximación, maniobra y ascenso
AD-IET-CRM-CRM	62	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La importancia del CRM radica en que:	D	Los copilotos cometen muchos errores	Ayuda a mejorar el genio de los pilotos	Evita los errores humanos	Ayuda a gestionar la amenaza del error, dada su ubicuidad
AD-IET-CRM-CRM	63	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Son elementos del CRM, excepto:	C	Diseño de equipos y maquinaria	Fisiología y rendimiento humano	Reducción de costos	Seguridad industrial y salud ocupacional
AD-IET-CRM-CRM	64	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Conciencia situacional es:	A	La percepción exacta de los factores y condiciones que afectan la tripulación y el avión durante un período de tiempo específico	La percepción subjetiva de los factores y condiciones que afectan la tripulación y el avión durante un período de tiempo no específico	La percepción exacta de los factores y condiciones que afectan el avión durante un período de tiempo no específico	La percepción exacta de la posición y actitud del avión y la tripulación con respecto al centro de la tierra
AD-IET-CRM-CRM	65	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Bajo nivel de conciencia situacional, bajo nivel de riesgo:	A	Nunca	Siempre	Casi siempre	Frecuentemente
AD-IET-CRM-CRM	66	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Cuáles son los cinco elementos que contribuyen a la conciencia situacional:	B	Habilidades físicas para volar, experiencia y criterio, orientación espacial, salud y actitud, habilidades de comunicación	Habilidades físicas para volar, experiencia y entrenamiento, orientación espacial, salud y actitud, habilidades en manejo de recursos	Habilidades físicas para volar, criterio y entrenamiento, manejo del estrés, salud y actitud, orientación espacial	Habilidades fisiológicas para volar, experiencia y entrenamiento, orientación espacial, salud y aptitud, habilidades en manejo de recursos

AD-IET-CRM-CRM	67	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La habilidad en el manejo de recursos involucra:	B	Manejo de la emoción, buen proceso de comunicaciones, trabajo en equipo, sinergia, buen proceso de toma de decisiones	Manejo de estrés, buen proceso de comunicaciones, trabajo en equipo, conciencia situacional, buen proceso de toma de decisiones	Manejo de estrés, buen proceso de comunicaciones, trabajo en equipo, sinergia, buen proceso de selección	Manejo de estrés, buen proceso de comunicaciones, trabajo en equipo, gestión del error, buen proceso de selección
AD-IET-CRM-CRM	68	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Que accidente aéreo y en que año le dio origen al CRM	A	United Airlines vuelo 173, diciembre 28 de 1978	Aloha Airlines vuelo 243, abril 28 de 1988	Air Ontario vuelo 1363, marzo 10 1989	American Airlines vuelo 965, diciembre 20 de 1995
AD-IET-CRM-CRM	69	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	El total es mayor que la suma de las partes define:	B	Conciencia situacional	Sinergia	Estrés	Cadena del error
AD-IET-CRM-CRM	70	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	El monitorear:	C	Es función del piloto	Es función del copiloto	Es una función de toda la tripulación	Ninguna de las anteriores
AD-IET-CRM-CRM	71	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Las actitudes, los valores, las personalidades definen:	A	El concepto de cultura	El ambiente organizacional	El organigrama referencial	El error humano
AD-IET-CRM-CRM	72	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	El cambio en la cultura organizacional requiere:	D	Cambio de políticas gerenciales, reducción de costos en seguridad operacional y autonomía de los equipos de trabajo	Gestión del liderazgo gerencial, política de eliminación de errores, campañas de gestión de infracciones	Política de procedimientos punitivos, gestión del cambio y análisis de liderazgo gerencial	Cambio en comportamiento, estructura organizacional clara, estrategia de cultura responsable.
AD-IET-CRM-CRM	73	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Un programa de CRM exitoso incluye:	D	Soporte y compromiso gerencial y participación de toda la organización	Aproximación organizacional sistemática y entrenamiento para supervisores e inspectores	Estrategias de comunicación efectiva y seguridad basada en el comportamiento	Todas las anteriores
AD-IET-CRM-CRM	74	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Su conciencia situacional empieza:	A	En la preparación y el planeamiento de su vuelo	En el despacho	En el momento de iniciar motores	En el proceso de selección
AD-IET-CRM-CRM	75	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Son estrategias para mantener la conciencia situacional, excepto:	B	Verbalización de las decisiones	Modelos mentales individuales	Trabajo en equipo y retroalimentación	Entrenamiento individual de mantenimiento de conciencia situacional

AD-IET-CRM-CRM	76	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Una definición de la conciencia situacional en la parte técnica es:	C	Estar en estado de alerta	Término médico para exámenes de admisión	La percepción exacta de lo que está ocurriendo a mi alrededor.	Palabra griega que se maneja en la parte técnica.
AD-IET-CRM-CRM	77	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Algunas claves operacionales de perdida de la conciencia situacional:	B	Falla en cumplir objetivos, ambigüedad, preocupación	Violación de mínimos o limitaciones, fijación o distracción, uso de procedimientos no estandarizados	Comunicaciones, ambigüedad, discrepancias sin resolver	Falla en cumplir los objetivos, violaciones sin resolver, uso de SOPs
AD-IET-CRM-CRM	78	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La ambigüedad se presenta cuando:	B	El piloto y el copiloto no están en desacuerdo	Dos o más fuentes de información no coinciden	Una sola fuente de información no coincide	Se resuelve una discrepancia
AD-IET-CRM-CRM	79	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La adecuada coordinación del equipo se logra mediante:	D	Definición de responsabilidad de cada miembro del equipo	Manteniendo una buena vigilancia y comunicación	Conocimiento y uso de los recursos disponibles	Todas las anteriores
AD-IET-CRM-CRM	80	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	El CRM enfoca su objetivo hacia:	B	El rendimiento técnico y la reducción de costos	Rendimiento humano basado en la gestión de recursos disponibles	El rendimiento humano y eficacia operacional	El rendimiento técnico a pesar del error humano
AD-IET-CRM-CRM	81	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	El término sinergia significa:	A	Individuos trabajando juntos para una causa común	La cantidad de energía consumida por los tripulantes	Sumatoria de energías en cabina	La energía de la cadena del error
AD-IET-CRM-CRM	82	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La cadena de error es:	C	Una serie de errores cometidos por el piloto	Una descripción clara y precisa de un accidente	Una serie de precondiciones que sumadas pueden generar un accidente	Una técnica de investigación de accidentes
AD-IET-CRM-CRM	83	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Ocasión en la cual una serie de actividades del hombre no obtienen el resultado esperado	B	Violación	Error Humano	Riesgo Latente	Accidente/incidente
AD-IET-CRM-CRM	84	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	¿Qué son las barreras de la comunicación?	D	Un impedimento a la expresión de las ideas	Los ruidos que distorsionan el habla	Las interferencias en el canal de la información	Interferencias, bloqueos o degradación de los elementos de la comunicación
AD-IET-CRM-CRM	85	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Las barreras de la comunicación son:	B	Internas y personales	Internas y externas	Organizacionales y laborales	Personales y grupales

AD-IET-CRM-CRM	86	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Entre los elementos de la comunicación, el Transmisor es:	D	La persona que origina la información	El conjunto de señales emitidas	El medio por el que se envían las señales	El mecanismo que cifra la transmisión
AD-IET-CRM-CRM	87	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Para que exista una comunicación precisa debe:	C	Usar siempre audífonos	Sonreír al hablar	Confirmar la información	Contar con un transmisor avanzado
AD-IET-CRM-CRM	88	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La ley directa y la ley alterna, surgieron cuando	B	Aprendimos CRM	Se implemento el piloto automático	Quitaron a los ingenieros de vuelo	Se implemento la regulación aeronáutica
AD-IET-CRM-CRM	89	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Las técnicas para mejorar el proceso de la comunicación son:	A	Abogar, inquirir y ser asertivo	Preguntar y responder	Usar el mismo idioma	Manejar diferentes idiomas
AD-IET-CRM-CRM	90	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Al inquirir debe:	C	Responder todo lo que se me pregunta	Hacer el proceso de la cadena del error	Hacer preguntas concretas	Usar lenguaje estandarizado
AD-IET-CRM-CRM	91	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Los briefings se utilizan para:	D	Conocer mejor su tripulación	Establecer parámetros específicos para el vuelo	Reconocer posibles situaciones peligrosas	Todas las anteriores
AD-IET-CRM-CRM	92	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Liderazgo es:	B	La influencia de un capitán sobre los demás	La gestión para facilitar las acciones de una tripulación hacia el cumplimiento de un objetivo señalado	La forma de cumplir con los SOP	La claridad de las ordenes impartidas a la tripulación
AD-IET-CRM-CRM	93	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	¿Cuántos estilos de liderazgo hay?	A	4	2	5	3
AD-IET-CRM-CRM	94	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Que preguntas responde la adecuada conciencia situacional	B	Donde estoy?	Para donde voy?	Para donde debería estar yendo?	Todas las anteriores
AD-IET-CRM-CRM	95	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Para lograr el estilo de liderazgo ideal, se debe saber mezclar los estilos:	B	Autócrata y autoritario	Autoritario y democrático	Democrático y laissez-faire	Social-Burócrata y Autónomo
AD-IET-CRM-CRM	96	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Un buen líder debe enfocar dos áreas:	C	La misión y el objetivo	Los costos y el grupo	La misión y el grupo	La persona y él mismo

AD-IET-CRM-CRM	97	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	En el proceso de toma de decisiones hay que tener en cuenta lo siguiente:	B	Identificar alternativas-Identificar el problema-Medir el impacto-Implementar una solución	Identificar el problema-Identificar alternativas-Medir el impacto-Seleccionar una respuesta- Implementar una solución y Evaluar la solución	Identificar el impacto-Medir el problema-Evaluar la solución	Evaluar la solución-Seleccionar una respuesta-Implementar la solución-Identificar el problema
AD-IET-CRM-CRM	98	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	¿Qué son las barreras de la comunicación?	D	Un impedimento a la expresión de las ideas	Los ruidos que distorsionan el habla	Las interferencias en el canal de la información	Interferencias, bloqueos o degradación de los elementos de la comunicación
AD-IET-CRM-CRM	99	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Es una estrategia para evitar eventos de tipo CFIT:	B	Realizando la inspección prevuelo	Manteniendo adecuada conciencia situacional	Reevaluando el CRM del piloto	Monitorizando las comunicaciones
AD-IET-CRM-CRM	100	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La estrategia de cabina estéril contribuye a:	B	Evitar enfermedades en las tripulaciones	Evitar distracciones en fases críticas del vuelo	Filtrar elementos no indispensables en las comunicaciones externas	Todas las anteriores
AD-IET-CRM-CRM	101	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	El ser asertivo contribuye a:	D	Aumentar la productividad del equipo de trabajo	La correcta percepción de lo que ocurre alrededor	Tomar decisiones de manera democrática	Buscar soluciones basadas en el conocimiento y la comunicación clara y concisa
AD-IET-CRM-CRM	102	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Es una propiedad del sueño reparador:	A	Requiere calidad y cantidad	Es mas efectivo al tomar medicamentos inductores	Se requiere al menos una sesión de sueño reparador a la semana	Se da únicamente en las fases superficiales del sueño
AD-IET-CRM-CRM	103	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Conducta es:	C	La actividad de un organismo	La actividad física de un organismo	La actividad total, subjetiva y objetiva, observable de un individuo o grupo	Toda conducta para ser considerada como tal ha de ser medible
AD-IET-CRM-CRM	104	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La mayoría de los accidentes aéreos son producidos por:	C	Factor aeronave	Meteorología	Factores Humanos	Control de tránsito aéreo
AD-IET-CRM-CRM	105	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Es un proceso necesario en la toma de decisiones:	D	Percepción	Memoria	Procesamiento de datos	Todas las anteriores

AD-IET-CRM-CRM	106	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Son medidas profilácticas para el error humano, excepto	B	La selección	La trazabilidad	El entrenamiento	La supervisión
AD-IET-CRM-CRM	107	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Son ventajas de la automatización, excepto:	A	La complacencia	La fiabilidad	La integración	La precisión
AD-IET-CRM-CRM	108	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Son indicadores de éxito del entrenamiento de CRM	D	Cambio en los comportamientos en cabina	Actitud favorable hacia las estrategias del CRM	Participación activa por parte de los tripulantes	Todas las anteriores
AD-IET-CRM-CRM	109	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Para lograr una efectiva gestión del error mediante el CRM, la organización debe:	C	Entrenar a los mejores tripulantes	Entender que se presentaran violaciones	Aceptar la presencia del error, y gestionarlos de manera no punitiva	Aumentar las horas de entrenamiento en función de la costo-efectividad
AD-IET-CRM-CRM	110	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Son metas del entrenamiento del CRM, excepto:	B	Mitigar las consecuencias del error en las operaciones	Erradicar el error de las operaciones	Capturar el error en las operaciones	Evitar el error en las operaciones
AD-IET-CRM-CRM	111	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	El CRM es una estrategia eficaz para reconocer:	C	Perfiles de personalidad dominante	Uso de sustancias prohibidas en actividades de vuelo	Degradación del rendimiento inducida por estrés y fatiga	Gestión del riesgo en términos de vulnerabilidad e impacto
AD-IET-CRM-CRM	112	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Sobre el error es cierto que:	D	Puede eliminarse de las actividades complejas como la aviación	Solo se presenta por una acción consiente del ser humano	No suele tener elementos pre condicionantes	Es un resultado inevitable de las limitaciones naturales del rendimiento humano
AD-IET-CRM-CRM	113	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Son fundamentos de la gestión del CRM, excepto:	B	El error permea toda actividad socio técnica humana, como la aviación	Los pilotos realmente profesionales pueden evitar verse afectados por factores externos a la operación	La gestión no punitiva de los errores es la mejor forma de detectar condiciones endémicas de la organización	Las organizaciones que gestionan el error son mas propensas a tener tripulaciones capaces de usar contramedidas efectivas contra el error
AD-IET-CRM-CRM	114	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	En un programa efectivo de CRM, se puede observar que:	A	La organización usa su propia experiencia como fuente de aprendizaje	Los reportes de eventos de seguridad se reducen a su mínima expresión	La comunicación no-verbal prevalece en las tripulaciones entrenadas	No se requieren SOPs debido al alto criterio de las tripulaciones entrenadas
AD-IET-CRM-CRM	115	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Las acciones para gestionar el error que usa el CRM son:	B	Detectarlo, analizarlo y mitigar sus consecuencias	Prevenirlo, capturarlo y mitigar sus consecuencias	Detectarlo, capturarlo y eliminar sus consecuencias	Prevenirlo, capturarlo y eliminar sus consecuencias

AD-IET-CRM-CRM	116	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	El enfoque principal del entrenamiento actual en CRM es	A	Gestión efectiva del error	Modificación de perfiles de personalidad de las tripulaciones	Mejoramiento de los transmisores de la comunicación	Ninguna de las anteriores
AD-IET-CRM-CRM	117	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	El CRM se ve influenciado por:	A	Cultura profesional, organizacional y nacional	La disponibilidad de recursos económicos de la organización	La matriz de riesgos establecida por la organización	Todas las anteriores
AD-IET-CRM-CRM	118	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	El CRM interviene en las siguientes áreas, excepto:	C	Comunicaciones en los grupos de trabajo	Procesos de toma de decisiones en los grupos de trabajo	Terapia conductual de los grupos de trabajo	Gestión del liderazgo en los grupos de trabajo
AD-IET-CRM-CRM	119	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Un error por falta de conocimiento o de habilidades sicomotoras se define como:	D	Error por desviación intencional	Error de procedimiento	Error de decisión operacional	Error de pro eficiencia
AD-IET-CRM-CRM	120	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Es una habilidad propia del adecuado proceso de toma de decisiones en CRM	B	Usa la autoridad apropiada para asegurar el éxito en la tarea	Identifica riesgos y selecciona la mejor opción	Exhibe uso claro y efectivo del lenguaje	Asegura la interacción en briefings y de-briefings
AD-IET-CRM-CRM	121	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Es un habilidad propia del adecuado liderazgo en CRM	A	Soporta otros miembros del equipo para lograr el objetivo	Se retroalimenta de los resultados de las decisiones y aprende de su experiencia	Tiene la habilidad de proyectar cambios según la progresión del vuelo	Exhibe uso claro y efectivo del lenguaje
AD-IET-CRM-CRM	122	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La adecuada conciencia situacional se caracteriza por:	C	Identifica riesgos y selecciona la mejor opción	Posee herramientas de comunicación asertiva	Tiene la habilidad de proyectar cambios según la progresión del vuelo	Todas las anteriores
AD-IET-CRM-CRM	123	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La atención es la capacidad del hombre para:	C	Seleccionar estímulos y olvidarlos rápidamente.	Atender a varios canales a la vez, sin profundizar en la información que se recibe.	Seleccionar algunos de los estímulos y responder a ellos, prescindiendo de los demás.	No centrarse en lo que le interesa.
AD-IET-CRM-CRM	124	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Quebrantamiento o transgresión que vulnera o socava normas previamente establecidas	C	Error	Falla	Violación	Accidente

AD-IET-CRM-CRM	125	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La priorización y delegación efectiva de tareas para mantener el enfoque en el objetivo primario se denomina	B	Liderazgo	Gestión de las cargas de trabajo	Conciencia Situacional	Comunicación Asertiva
AD-IET-CRM-CRM	126	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La comprensión actual del estado del sistema y la previsión de potenciales cambios se conoce como:	D	Trabajo en Equipo	Toma de Decisiones	Comunicación Asertiva	Conciencia Situacional
AD-IET-CRM-CRM	127	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	El componente cognitivo esta conformado por:	C	Vigilia, razonamiento, albedrio, resolución de problemas, percepción, retención y memoria	Pensamiento, espiritualidad, conocimiento, error humano, percepción, atención y motivacion	Pensamiento, razonamiento, conocimiento, resolución de problemas, percepción, atención y memoria	Pensamiento, razonamiento, orientacion, resolución de problemas, motivacion, atención y memoria
AD-IET-CRM-CRM	128	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Las mediciones LOSA de la industria muestran que:	C	La mayoría de errores son insignificantes.	La mayoría de vuelos presentan mas erros que amenazas.	La violación de procedimientos, las fallas de las comunicaciones, fallas procedimentales, de proeficiencia y de toma de decisiones son mas frecuentes	Las fallas mecanicas preceden todas las fallas humanas
AD-IET-CRM-CRM	129	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Las actitudes peligrosas :	D	Aumentan el riesgo	Deterioran el trabajo en equipo	Comprometen la seguridad operacional	Todas las anteriores son correctas.
AD-IET-CRM-CRM	130	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La fatiga puede ser por:	D	Descanso inadecuado.	Desincronismo en el ritmo biológico.	Actividad fisca o mental excesiva.	Todas las anteriores son correctas.
AD-IET-CRM-CRM	131	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Respecto a la fatiga es cierto que:	D	Los vuelos de largo alcance (más de 8 horas) reducen más el rendimiento que los de varios aterrizajes (más de 4 aterrizajes)	Una jornada de sueño de 8 horas o mas es suficiente para reparar una temporada de restriccion de sueño	La fatiga se presenta independientemente de condiciones medicas	La fatiga tiene una presentacion individual y multifactorial

AD-IET-CRM-CRM	132	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	En el proceso de toma de decisiones es importante lo siguiente:	B	Identificar alternativas-Identificar el problema-Medir el impacto-Implementar una solución	Identificar el problema-Identificar alternativas-Medir el impacto-Seleccionar una respuesta- Implementar una solución y Evaluar la solución	Identificar el impacto-Medir el problema-Evaluar la solución	Evaluar la solución-Seleccionar una respuesta-Implementar la solución-Identificar el problema
AD-IET-CRM-CRM	133	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La falla pasiva esta relacionada con:	C	El tripulante que no participo en el evento.	La falta de motivación de los tripulantes.	Falta de atención de los tripulantes	Una precondition externa a la tripulación
AD-IET-CRM-CRM	134	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	El propósito del estudio de los factores humanos en aviación es:	D	"Eleva a la excelencia la relación entre los individuos y las acciones que éstos realizan; enfatizando la utilidad, provecho, rendimiento y beneficio como nexo entre los sujetos y su comportamiento."	Comprender el por qué y cómo se produce el error, para después poder controlarlo o evitarlo.	ninguna es correcta	a y b son correctas
AD-IET-CRM-CRM	135	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	En cuantas horas promedio se logra un sueño reparador:	D	Entre 3 y 4	Entre 4 y 6	Entre 9 y 11	Entre 7 y 9
AD-IET-CRM-CRM	136	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Amenaza es definida como:	B	Situaciones cercanas al individuo y que aumentan la complejidad operacional.	Situaciones fuera del alcance del individuo y que aumentan la complejidad operacional.	Situaciones fuera del alcance del individuo y que disminuyen la complejidad operacional.	Situaciones cercanas al individuo y que disminuyen la complejidad operacional.
AD-IET-CRM-CRM	137	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Qué relación hay entre monitoreo y distracciones:	B	No hay una relación directa	Son inversamente proporcionales	Tienen una relación logarítmica positiva	Son complementarias
AD-IET-CRM-CRM	138	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Los errores se clasifican en:	D	Interno y externo	Por omisión y acción	De habilidades, de decisión y de percepción	Todas las anteriores son correctas.
AD-IET-CRM-CRM	139	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Que implican las distracciones:	A	Aleja nuestra atención del foco del trabajo	Aleja la calidad del trabajo	Aumenta la confianza de la tripulación	Es una condición que se evita con la automatización

AD-IET-CRM-CRM	140	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	A que nos conlleva la baja conciencia situacional:	C	No mejora nuestro rendimiento en el trabajo	Es igual, baja, media o nula	Falla en la capacidad de evaluar y tomar decisiones en forma correcta	Mantiene una adecuada orientación espacial
AD-IET-CRM-CRM	141	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Porque causas perdemos la conciencia situacional:	A	Estrés, distracción, complacencia y desorientación	Automatización, distracción, complacencia y orientación	Estrés, automatización, motivación y desorientación	Estrés, concentración, complacencia y motivación
AD-IET-CRM-CRM	142	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Se asocian a las causas del error humano a nivel personal:	C	A la alegría y las preocupaciones	A estar en desventaja en el trabajo	A la fatiga y el estrés	A la tecnología y el sitio de trabajo
AD-IET-CRM-CRM	143	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La percepción se define como:	A	La interpretación del mundo exterior usando la información captada por los sentidos	Es la acción de sentir y observar el mundo exterior	Es la acción de ver y aprender, almacenar en la memoria	Es la acción de generar respuestas según la información procesada en el cerebro
AD-IET-CRM-CRM	144	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Que produce el consumo de alcohol en el organismo:	D	Efecto depresor que altera el sistema nervioso	Aumenta el tiempo de reacción y los reflejos	Produce cambios del comportamiento y desinhibición	Todas las anteriores son correctas.
AD-IET-CRM-CRM	145	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	La transferencia negativa en el error hace referencia a:	B	Pasar mal la información de una persona a otra.	Realizar los procedimientos de otros sistemas que no aplican en el que se esta operando.	Invertir las prioridades de un proceso.	Recibir influencia adversa de un actor externo a la operación
AD-IET-CRM-CRM	146	MANEJO DE RECURSOS DE CABINA	Con la edad:	B	La habilidad aumenta y la experiencia disminuye	La habilidad disminuye y la experiencia aumenta	La habilidad afecta la experiencia	Se experimenta según la habilidad