

Simulado - Operações, SAE e Infraestrutura (Cebraspe: C/E)

Base: apostilas 9.2 (RBAC 135/121/129 + Artigos Perigosos), 9.4 (SAE/Subparte 91K), 11.1 (Incentivos Regulatórios), 11.2 (Infraestrutura/RBAC 154), 11.4 (Certificação e Vigilância de Aeródromos/RBAC 153).

Como responder: marque C (certo) ou E (errado) em cada item.

1 - O RBAC 135 se aplica ao transporte aéreo público com aviões com configuração máxima de 19 assentos de passageiros e carga útil máxima de 3.400 kg (7.500 lb), além de helicópteros. ()

2 - Quando a operação com avião excede 19 assentos de passageiros ou ultrapassa 3.400 kg (7.500 lb) de carga útil máxima, a regência passa a ser, em regra, o RBAC 121. ()

3 - O RBAC 135 brasileiro foi estruturado com base no FAR 135, da Federal Aviation Administration (FAA). ()

4 - No contexto do RBAC 135, táxi-aéreo pode contemplar atividades como voo panorâmico e deslocamento para eventos, e pode incluir transporte aeromédico, desde que haja autorização e a aeronave esteja adequadamente equipada. ()

5 - No processo de certificação previsto no RBAC 119 e detalhado na IS 119-004, o resultado típico é a emissão do Certificado de Operador Aéreo (COA) e das Especificações Operativas (EO). ()

6 - O COA autoriza o detentor a conduzir operações segundo os requisitos aplicáveis do RBAC 135 ou do RBAC 121, e as EO detalham autorizações, limitações e procedimentos associados à operação. ()

7 - Enquanto o operador mantiver COA válido e ativo, as suas Especificações Operativas (EO) ficam disponíveis ao público no site da ANAC. ()

8 - As exigências do RBAC 135 tendem a ser mais rigorosas que as da aviação geral, pois o passageiro não tem como, antes do voo, avaliar plenamente as condições de aeronavegabilidade e o nível de segurança operacional do operador. ()

9 - As seções 135.21 e 135.23, citadas no material, tratam de obrigações relacionadas ao sistema de manuais e programas, voltadas a políticas e procedimentos para segurança operacional. ()

10 - A lista completa de manuais e programas usualmente exigidos no processo de certificação é referenciada no item 5.2.6 da IS 119-004. ()

11 - Para operador que utiliza apenas aeronaves com configuração máxima de 9 assentos de passageiros, o Manual Geral de Manutenção (MGM) é elaborado conforme a IS 135.21-001A. ()

12 - Para aeronaves certificadas com configuração máxima de 10 ou mais assentos de passageiros, são citados, entre outros documentos, a Programação de Manutenção de Aeronaves (PMA) e o Manual do Sistema de Análise e Supervisão Continuada (SASC), conforme a IS 120-016B. ()

13 - No contexto apresentado, o Manual do SASC pode ser estruturado como um capítulo dentro do MGM. ()

14 - O material menciona que, para aeronaves com 10 ou mais assentos, podem existir manuais de suporte associados à PMA, como prevenção e controle de corrosão. ()

15 - O programa de treinamento operacional do operador, indicado no material (PrTrnOP), é analisado pela ANAC e, quando aceito, passa a orientar a execução e o controle dos treinamentos de tripulantes e pessoal envolvido. ()

16 - O material exemplifica como pessoal de administração, entre outros, o Diretor ou Gerente de Manutenção e o Diretor de Segurança Operacional. ()

17 - O RBAC 135 se aplica automaticamente a qualquer operação de aviação geral com aeronave de até 9 assentos, mesmo quando não há transporte aéreo público envolvido. ()

18 - O transporte aeromédico, por estar associado à urgência, dispensa autorização específica no RBAC 135, bastando que o operador possua COA válido. ()

19 - COA e EO são documentos sigilosos e, por isso, não podem ser divulgados ao público pela ANAC. ()

20 - A seção 135.1(a), citada no material, é utilizada para caracterizar a aplicabilidade do RBAC 135 a aviões com até 19 assentos e até 3.400 kg de carga útil máxima, além de helicópteros. ()

21 - Segundo o material, a certificação e a revisão de manuais e programas podem impactar diretamente a capacidade do operador de ampliar serviços e, portanto, a oferta comercial de operações. ()

22 - As Especificações Operativas (EO) são o documento que lista as aeronaves e atividades autorizadas e, por isso, permanecem válidas mesmo quando o COA é suspenso. ()

23 - Para fins de transparência regulatória, a consulta pública às EO auxilia a verificar o escopo de autorização do operador, reduzindo assimetria informacional do usuário do serviço. ()

24 - Artigos perigosos são substâncias ou objetos que podem representar risco significativo à saúde, à segurança, à propriedade e ao meio ambiente quando transportados por via aérea. ()

25 - O material aponta o RBAC 175 como base normativa para artigos perigosos, complementado por Instruções Suplementares (IS) numeradas de 175-000 a 175-013. ()

26 - No transporte aéreo de artigos perigosos, o expedidor é responsável por identificar, classificar, embalar, marcar, etiquetar e documentar corretamente o item. ()

27 - Na etapa de identificação, o expedidor deve verificar se o artigo perigoso está listado na Tabela 3-1 do Doc. 9284 (OACI) ou na Tabela C-1 da IS 175-001 (ANAC), ou se atende aos critérios de classificação. ()

28 - A classificação enquadra o artigo perigoso em uma das nove classes de perigo, conforme propriedades físicas e químicas. ()

29 - A embalagem deve seguir especificações do RBAC 175 e da IS 175-001, garantindo robustez e resistência compatíveis com o transporte aéreo. ()

30 - A marcação da embalagem deve identificar o artigo perigoso e também trazer informações do remetente e do destinatário, conforme exigências aplicáveis. ()

31 - A documentação inclui a Declaração do Expedidor para Artigos Perigosos, que atesta o cumprimento das regulamentações pertinentes. ()

32 - Se o expedidor entregar uma declaração assinada, o operador pode aceitar artigos perigosos sem verificar mais nenhum requisito, pois a responsabilidade deixa de ser compartilhada. ()

33 - Antes da aceitação, o operador deve verificar a documentação do expedidor com uso de checklists, para assegurar que os requisitos foram cumpridos. ()

34 - No carregamento, os artigos perigosos devem respeitar tabela de segregação, evitando proximidade de itens incompatíveis que possam reagir. ()

35 - O operador deve inspecionar regularmente áreas de armazenamento para detectar danos, vazamentos ou derramamentos, e adotar medidas imediatas de descontaminação quando necessário. ()

36 - NOTOC (Notification to Captain) é o documento citado para informar a tripulação sobre a presença de artigos perigosos a bordo. ()

37 - Além de informar a tripulação, o operador deve orientar funcionários e passageiros sobre procedimentos de manuseio e sobre itens proibidos na bagagem de mão ou despachada. ()

38 - Qualquer incidente ou ocorrência envolvendo artigos perigosos deve ser relatado à ANAC. ()

39 - O material menciona a exigência de envio de fluxo mensal de artigos perigosos transportados. ()

40 - Serviço Aéreo Especializado (SAE) é apresentado como operação comercial em que aeronaves são utilizadas para prestar serviços distintos do transporte de passageiros e carga como finalidade principal. ()

41 - A ANAC autoriza a realização de operações comerciais de SAE, segundo o RBAC 91, após processo administrativo baseado na IS 91-007, citada no material na revisão D. ()

42 - No material, a autorização para SAE é descrita como decorrente de verificação mais simples do que a certificação exigida pelo RBAC 119. ()

43 - Segundo o material, a IS 91-007D requer, inicialmente, informações sobre a empresa, o pessoal de administração e as aeronaves envolvidas na operação. ()

44 - A Resolução 106/2009 é citada como exigindo, para SAE, a elaboração de um único manual, o Manual de Gerenciamento Operacional (MGSO), visando implementar um Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional. ()

45 - Após inspeções e demonstrações satisfatórias, a ANAC emite COA e EO descrevendo atividades e aeronaves autorizadas ao operador SAE. ()

46 - Reboque de planadores, quando realizado no âmbito de associações e clubes por pessoal próprio e com divisão de custos entre praticantes, não é considerado SAE. ()

47 - Lançamento de paraquedistas, quando realizado no âmbito de associações e clubes por pessoal próprio e com divisão de custos entre praticantes, não é considerado SAE. ()

48 - Atividade de ensino e adestramento é listada como SAE quando prestada por entidade certificada para formação de pessoal de aviação. ()

49 - Em SAE, a existência de COA e EO é incompatível com a ideia de autorização simplificada; por isso, o operador SAE não recebe nenhum documento equivalente a COA. ()

50 - O MGSO é facultativo: o operador pode substituí-lo por qualquer manual de sua preferência, desde que possua um setor de qualidade. ()

51 - A autorização para SAE é mais complexa do que a certificação RBAC 119, pois exige sempre auditoria completa de todos os processos de manutenção do operador. ()

52 - O RBAC 133 trata de operação de aeronaves de asas rotativas com carga externa e prevê elaboração de manual específico denominado Manual de Voo da Combinação Aeronave-Carga Externa. ()

- 53 - No RBAC 133, "Classe A" é a combinação em que a carga externa fica fixa à aeronave, não pode ser alijada e não se prolonga abaixo do trem de pouso. ()
- 54 - No RBAC 133, "Classe B" é a combinação em que a carga externa é alijável e livra o solo ou a água durante a operação da aeronave. ()
- 55 - No RBAC 133, "Classe C" é a combinação em que a carga externa é alijável e permanece em contato com o solo ou a água durante a operação da aeronave. ()
- 56 - No RBAC 133, "Classe D" é a combinação distinta das classes A, B ou C, aprovada especificamente pela autoridade para uma determinada operação. ()
- 57 - No Brasil, a operação de helicóptero com carga externa é regulamentada pelo RBAC 133 e depende de autorização formal da ANAC. ()
- 58 - Operação aeroagrícola, segundo a seção 137.3 do RBAC 137, é a operação aérea que aplica em voo fertilizantes, sementes, inseticidas, herbicidas e outros defensivos, para proteger ou fomentar a agricultura. ()
- 59 - O RBAC 137 inclui como aeroagrícola também atividades como povoamento de águas, combate a incêndios em campos e florestas, provocação artificial de chuvas e modificação artificial do clima. ()
- 60 - O material aponta que o RBAC 136 foi concebido em 2020 para propiciar a certificação de operadores de voos panorâmicos. ()
- 61 - Na Subparte K do RBAC 91 (propriedade compartilhada), a assimetria de informação foi apontada como motivo para criar um arcabouço específico de regras, já que o cotista, sem especialização, não consegue exercer pleno controle operacional. ()
- 62 - A Subparte K é descrita como menos restritiva que RBAC 135 e RBAC 119 em conjunto, não se justificando impor certificação RBAC 119 apenas para compartilhar aeronaves em um programa. ()
- 63 - No programa de propriedade compartilhada, a cota mínima para aeronave subsônica de asa fixa (ou sustentação por potência) é igual ou maior que 1/16 (1/16) de pelo menos uma aeronave do programa. ()
- 64 - Para aeronave de asas rotativas em programa de propriedade compartilhada, a cota mínima é igual ou maior que 1/32 (1/32). ()
- 65 - O operador Subparte K recebe Especificações Administrativas (EA), citadas como documentos públicos disponíveis no site da ANAC enquanto o operador atende aos requisitos. ()
- 66 - A Subparte K exige, como regra, que o operador seja certificado pelo RBAC 135, independentemente de haver transporte aéreo público. ()
- 67 - A teoria econômica da regulação, conforme apresentada, enfatiza a criação de incentivos para alinhar o comportamento do regulado às metas públicas. ()
- 68 - O material associa a Anthony Ogus (2004) a ideia de que regulação eficaz deve equilibrar custos e benefícios ao calibrar incentivos. ()
- 69 - Regulação por comando e controle é apresentada como modelo eficaz para conformidade básica, mas potencialmente inflexível e pouco indutor de inovação. ()
- 70 - Incentivos baseados em performance estabelecem metas de desempenho a serem alcançadas, mas permitem que o regulado escolha como cumprir essas metas. ()
- 71 - O material menciona incentivos via divulgação de informações e reputação, em que a pressão por boa imagem pode induzir melhora de desempenho. ()
- 72 - Autoregulação e coregulação são descritas como modelos em que as próprias entidades reguladas desenvolvem e implementam normas, com ou sem supervisão

governamental. ()

73 - Tarifas aeroportuárias ajustadas conforme nível de ruído ou emissões são citadas como exemplo de incentivo regulatório aplicado à infraestrutura aeroportuária. ()

74 - Incentivos regulatórios são irrelevantes para infraestrutura aeroportuária, pois segurança operacional depende apenas de fiscalização punitiva. ()

75 - Como Estado signatário da Convenção de Aviação Civil Internacional de 1944, o Brasil segue diretrizes da OACI, e a fonte normativa primária de infraestrutura aeroportuária é indicada no Anexo 14. ()

76 - O principal documento nacional citado para infraestrutura aeroportuária é o RBAC 154 (Projeto de Aeródromos), mencionado como estando na Emenda 8. ()

77 - O material lista documentos OACI de apoio ao tema, como Doc 9157 (Airport Design Manual) e Doc 9184 (Airport Planning Manual). ()

78 - O material indica o Doc 9870 como referência sobre prevenção de incursões em pista. ()

79 - A lógica apresentada associa infraestrutura aeroportuária apenas a pistas; taxiways, pátios e auxílios visuais não fazem parte do escopo. ()

80 - Segundo o material, os requisitos de infraestrutura podem ser agrupados em características físicas, auxílios visuais e requisitos de sistemas elétricos e monitoramento. ()

81 - IS e alertas aos operadores são citados como instrumentos complementares, incluindo orientações para método ACN-PCN e para critérios de prevenção de incursão em pista em projetos. ()

82 - O material cita, como exemplo, a IS 153-109 sobre Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo (SOCMS). ()

83 - O RBAC 153 estabelece requisitos e parâmetros mínimos de segurança operacional para planejamento, execução, monitoramento e melhoria contínua das operações aeroportuárias, além de manutenção, resposta à emergência e gerenciamento do risco da fauna. ()

84 - Os requisitos do RBAC 153 são definidos por classe de aeródromo, com critérios de classificação na seção 153.7 e detalhamento de exigências no Apêndice A. ()

85 - Todo aeródromo civil brasileiro, compartilhado ou não, é classificado para definir quais requisitos do RBAC 153 lhe são obrigatórios. ()

86 - O RBAC 153 não se aplica a heliportos e helipontos. ()

87 - Em aeródromos localizados em área de fronteira internacional, o material indica que podem existir restrições adicionais, impostas por acordos com países limítrofes, além do RBAC 153. ()

88 - Área operacional, também chamada de lado ar, é o conjunto formado pela área de movimento e áreas adjacentes cujo acesso é controlado. ()

89 - O operador de aeródromo deve implantar e manter sistema de proteção da área operacional, com infraestrutura e procedimentos adequados, para prevenir entrada de animais ou objetos perigosos e conter acesso não autorizado. ()

90 - A prevenção de incursão em pista depende exclusivamente do controle de tráfego aéreo; não há requisitos de conscientização, supervisão ou controle de acesso pelo operador do aeródromo. ()

Gabarito

1C 2C 3C 4C 5C 6C 7C 8C 9C 10C 11C 12C
13C 14C 15C 16C 17E 18E 19E 20C 21C 22E 23C 24C
25C 26C 27C 28C 29C 30C 31C 32E 33C 34C 35C 36C
37C 38C 39C 40C 41C 42C 43C 44C 45C 46C 47C 48C
49E 50E 51E 52C 53C 54C 55C 56C 57C 58C 59C 60C
61C 62C 63C 64C 65C 66E 67C 68C 69C 70C 71C 72C
73C 74E 75C 76C 77C 78C 79E 80C 81C 82C 83C 84C
85C 86C 87C 88C 89C 90E