

Simulado – Certificação de Projeto, Vida em Serviço, OM, Regras Gerais e Aeronavegabilidade Continuada (Cebraspe: C/E)

Base: apostilas 8.3, 8.5, 8.6, 9.1 e 9.3. Como responder: marque C ou E. Gabarito no final.

- 1 - O sistema da qualidade e a capacidade de controle de artigos e processos são elementos centrais na certificação e manutenção do certificado de OM.
- 2 - A demonstração de conformidade é responsabilidade do requerente, e a autoridade avalia evidências e aceita ou aprova meios de comprovação conforme aplicável.
- 3 - Para IFR diurno, é proibida a iluminação de instrumentos, pois poderia causar reflexos e reduzir visibilidade externa do piloto.
- 4 - A MEL é elaborada pelo operador com base em MMEL e submetida à aprovação, definindo condições para operar com itens inoperantes sem comprometer segurança.
- 5 - Afirmar que uma OM certificada pela ANAC executa manutenção conforme previsto no RBAC 143 é incorreto, pois a certificação de OM é tratada em regulamento específico distinto.
- 6 - A OM pode manter sua certificação apenas com estrutura administrativa; instalações, ferramentas e dados técnicos não são avaliados no processo.
- 7 - Um Programa de Treinamento de Manutenção busca assegurar que pessoal envolvido compreenda procedimentos, registros e controles, apoiando conformidade.
- 8 - A liberação para retorno ao serviço deve ser emitida por pessoa autorizada, conforme procedimento aprovado e sob responsabilidade da OM quando aplicável.
- 9 - Uma vez aprovado o programa de manutenção, ele não pode ser revisado sob hipótese alguma, mesmo que ocorrências indiquem necessidade de ajustes.
- 10 - Para operações certificadas, a organização deve manter manuais de aeronavegabilidade como MGM, programas e procedimentos aplicáveis ao tipo de operação.
- 11 - Programas como CPCP e ações relacionadas a aging aircraft podem direcionar inspeções adicionais para prevenir degradação estrutural e falhas.
- 12 - Registros e documentos de manutenção são dispensáveis se a aeronave voa pouco, pois a segurança depende apenas de perícia do piloto.
- 13 - Uma organização de manutenção certificada tem privilégios definidos no seu certificado e na lista de capacidade, não sendo automaticamente autorizada a qualquer serviço em qualquer artigo.
- 14 - O RBAC 91 organiza requisitos em subpartes, cobrindo temas como documentos, manutenção, regras gerais de voo e equipamentos.
- 15 - A certificação de projeto é um processo puramente documental; ensaios, inspeções e demonstrações práticas são proibidos por gerarem viés.
- 16 - Limitações de aeronavegabilidade incluem itens como vidas-limite e tarefas mandatórias que, quando previstas, devem ser respeitadas ao longo do uso.

- 17 - Manuais e limitações operacionais aprovados fazem parte do pacote de certificação e condicionam a operação segura do produto.
- 18 - Validação de projeto é vedada por princípio de soberania: nenhum Estado pode considerar resultados de certificação de outro Estado em qualquer circunstância.
- 19 - Uma OM certificada pode executar manutenção, manutenção preventiva e alteração conforme autorizado, sendo comum a vinculação a requisitos do RBAC 145.
- 20 - No processo de certificação de projeto, reuniões e marcos podem ser usados para estruturar o trabalho e não perder foco nos aspectos essenciais de conformidade.
- 21 - Manutenção baseada em confiabilidade significa abolir inspeções e aceitar falhas em voo como método de aprendizagem operacional.
- 22 - Validação de projeto estrangeiro pode ocorrer quando uma autoridade aceita ou reconhece resultados de certificação de outra autoridade, sob arranjo e critérios definidos.
- 23 - A lista de capacidade descreve artigos e serviços autorizados e pode ser limitada por categoria, classe, modelo ou escopo específico.
- 24 - Aeronaves podem operar IFR sem instrumentos adequados desde que o piloto tenha habilitação e o meteorologista reporte condições favoráveis.
- 25 - O MRB é associado à definição de tarefas e intervalos de manutenção com foco em aeronavegabilidade continuada e confiabilidade.
- 26 - O escopo de inspeções pode ser definido pelo fabricante e, quando não houver, pode seguir escopo regulamentar previsto para inspeções.
- 27 - A base de certificação sempre é composta apenas por um RBAC de requisitos de aeronavegabilidade, sem possibilidade de condições especiais ou níveis equivalentes de segurança.
- 28 - Para VFR noturno e IFR noturno, além de itens requeridos para VFR diurno, são exigidos requisitos adicionais de iluminação de instrumentos e disponibilidade de lanternas para a tripulação.
- 29 - Um STC pode aprovar uma alteração maior em um produto já certificado, preservando a necessidade de demonstrar conformidade para o escopo específico da mudança.
- 30 - Nível equivalente de segurança é usado para dispensar requisito sem contrapartida, quando o cumprimento é inconveniente ao requerente.
- 31 - O Sistema de Análise e Supervisão Continuada pode apoiar monitoramento e melhoria, inclusive avaliando desempenho do programa de manutenção.
- 32 - Para IFR noturno, é compatível a exigência de luzes externas como navegação, anticolisão e farol de pouso, como parte do conjunto mínimo de configuração.
- 33 - Uma OM não pode subcontratar função de manutenção a pessoa não certificada, mesmo que siga sistema de controle de qualidade equivalente ao da organização.
- 34 - Em certificação de OM, instalações, ferramentas, dados técnicos e pessoal são avaliados para demonstrar capacidade de executar o escopo autorizado.
- 35 - A existência de MEL autoriza operar com qualquer equipamento inoperante, inclusive itens essenciais à segurança, sem qualquer restrição operacional.

36 - Operar em RVSM envolve requisitos específicos e, em geral, autorização e conformidade de equipamentos e procedimentos.

37 - TSO é, em essência, um certificado de tipo completo para aeronaves, substituindo a certificação do produto final.

38 - Subcontratação, quando permitida, não elimina a responsabilidade da OM sobre o resultado final e sobre a conformidade com dados e procedimentos aplicáveis.

39 - A existência de certificado de tipo elimina a necessidade de lidar com envelhecimento, pois o projeto aprovado não sofre degradação ao longo do tempo.

40 - No contexto de operadores, a Programação de Manutenção de Aeronavegabilidade Continuada pode estruturar tarefas e intervalos para manter conformidade e segurança.

41 - Aeronavegabilidade continuada se resume a manter combustível e óleo adequados; manutenção e registros são aspectos secundários.

42 - Em aeronavegabilidade continuada no RBAC 91, o proprietário ou operador é responsável primário por manter a aeronave em condição segura.

43 - A inspeção anual é substituída automaticamente pela inspeção de 100 horas, sempre que a aeronave operar em VFR diurno.

44 - As listas de equipamento mínimo por tipo de operação podem variar entre VFR diurno, VFR noturno, IFR diurno e IFR noturno.

45 - Boletins de serviço do fabricante são sempre obrigatórios por si só, mesmo sem adoção por diretriz de aeronavegabilidade ou por requisito contratual ou regulatório.

46 - Mudanças maiores e menores no projeto podem ter caminhos de aprovação distintos, e nem toda mudança demanda aprovação direta da autoridade.

47 - Toda mudança, por menor que seja, exige aprovação direta e individualizada da ANAC antes de qualquer incorporação no produto.

48 - Fadiga estrutural e corrosão são temas típicos em programas de envelhecimento, podendo demandar programas como CPCP em determinados tipos de operação e frota.

49 - A emissão do Certificado de Tipo significa que todas as aeronaves daquele modelo estão automaticamente em condição segura e não exigem inspeções para obtenção do Certificado de Aeronavegabilidade.

50 - O operador ou proprietário mantém responsabilidades sobre registros e execução do programa de manutenção, ainda que contrate uma organização de manutenção.

51 - O certificado de matrícula e o certificado de aeronavegabilidade podem ser substituídos por cópia informal, sem qualquer aceitação regulatória, em qualquer operação.

52 - Durante a certificação de projeto, a base de certificação corresponde ao conjunto de requisitos aplicáveis (emendas incluídas) e condições adicionais que o projeto deve atender.

53 - Corrosão é problema exclusivamente estético, sem impacto em segurança, e por isso não integra programas de envelhecimento e inspeções estruturais.

54 - Avaliações operacionais e de aeronavegabilidade podem envolver itens como MMEL, MRB/MRBR e CMR, além de manuais e procedimentos.

55 - A certificação de OM no RBAC 145 dispensa a necessidade de controle de qualidade, pois a responsabilidade é do mecânico que assina a liberação.

56 - Alterações e grandes reparos exigem base técnica adequada e controle de execução, não sendo compatível com improvisação sem dados aprovados ou aceitáveis.

57 - O relatório do MRB é irrelevante para o operador, pois manutenção em serviço depende apenas de preferência do mecânico e disponibilidade de hangar.

58 - A OM pode subcontratar atividades a pessoas externas, desde que mantenha controle, liste os subcontratados e assegure, por inspeção ou testes, a aceitabilidade do trabalho.

59 - Limitações operacionais são meras recomendações e podem ser ignoradas pelo operador sem impacto regulatório.

60 - Na vida em serviço, intervalos e procedimentos de inspeção podem ser definidos por manuais do fabricante ou por instruções para aeronavegabilidade continuada.

61 - Ao contratar uma OM, o proprietário transfere integralmente suas responsabilidades, ficando dispensado de garantir cumprimento de diretrizes e limitações.

62 - Em operações que envolvam comunicação rádio, pode ser requerida a licença de estação da aeronave ou documento aceito equivalente.

63 - O operador pode definir escopo de inspeção livremente, sem referência a dados do fabricante ou escopo regulamentar, desde que assine um termo interno.

64 - Aeronavegabilidade continuada envolve manter registros e rastreabilidade de manutenção, componentes e cumprimento de diretrizes.

65 - Na certificação, o ônus da prova é da autoridade: cabe à ANAC provar que o projeto cumpre todos os requisitos, enquanto o requerente apenas fornece o produto final.

66 - A MEL, quando aprovada, pode permitir operação com determinados equipamentos inoperantes, dentro de condições e limitações, sem comprometer segurança.

67 - Em espaço RVSM, a separação vertical é aumentada para reduzir risco, e por isso se usa mais distância entre aeronaves.

68 - Diretrizes podem impor substituição obrigatória de componentes e inspeções adicionais, conforme condição insegura identificada.

69 - Qualquer pessoa, mesmo sem qualificação, pode emitir liberação para retorno ao serviço desde que exista um supervisor na organização.

70 - A abordagem MSG-3 orienta desenvolvimento de manutenção programada e se relaciona ao conceito de manter segurança e confiabilidade com tarefas apropriadas.

71 - Se o manual do fabricante recomenda inspeção, ela é sempre opcional e não pode se tornar mandatória por incorporação em programa aprovado ou por exigência regulatória.

72 - Requisitos gerais de operação podem exigir que certos documentos estejam a bordo, como certificado de matrícula, certificado de aeronavegabilidade e seguro válido, quando aplicável.

73 - Um operador de táxi aéreo com aeronaves até 9 assentos está sempre dispensado de manual de manutenção, pois o porte reduzido elimina necessidade de controle formal.

74 - Inspeção anual é um requisito típico, e, em alguns casos, inspeção a cada 100 horas pode ser requerida conforme o tipo de operação.

75 - Um grande reparo pode ser incorporado sem qualquer registro, desde que a aeronave 'pareça' voar normalmente no teste em solo.

76 - Isenção é um instrumento formal que pode afastar, em casos específicos, determinado requisito, seguindo rito e fundamentação previstos.

77 - Uma OM pode subcontratar integralmente todos os serviços de manutenção e operar apenas como 'carimbadora', sem infraestrutura, porque o RBAC 145 não exige capacidade própria.

78 - Durante a vida em serviço, diretrizes de aeronavegabilidade são instrumentos para corrigir condições inseguras e seu cumprimento, quando aplicável, é mandatório.

79 - MMEL é elaborada sempre pela autoridade de aviação civil e não envolve participação do fabricante ou do operador.

80 - Condição especial pode ser aplicada quando um requisito existente não aborda adequadamente uma característica de projeto nova ou incomum.

GABARITO

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