

## **QUESTIONÁRIO CF/ANAC 12/01**

- 1- O RBAC 135 se aplica a operações de aviões com até 29 assentos ou carga paga de até 3.400 kg, ou helicópteros.**
- 2- Operadores sob o RBAC 135 podem realizar voos panorâmicos, atender deslocamentos em eventos e, se autorizados e devidamente equipados, podem realizar transporte aeromédico.**
- 3- Por se tratar de operação de táxi aéreo, as empresas sob o RBAC 135 somente podem operar voos não- regulares, sem reserva e marcação de assentos antecipada.**
- 4- As empresas de táxi aéreo devem seguir as regras previstas somente no RBAC 135, que trata especificamente deste tipo de serviço.**
- 5- Os operadores sob o RBAC 135 passam por um processo de certificação com base nos requisitos do RBAC 119, que trata das operações de transporte aéreo.**
- 6- Os operadores sob o RBAC 135 devem possuir uma estrutura composta por um Gestor Responsável, um Piloto Chefe e Diretores ou Gestores de Operações, Manutenção e Segurança Operacional.**
- 7- Táxi aéreo operando, exclusivamente, aeronaves com configuração máxima para passageiros igual ou inferior a nove assentos deve elaborar e manter um Manual Geral de Manutenção (MGM).**
- 8- Operadores que possuam aeronaves certificadas com configuração para doze ou mais assentos para passageiros devem possuir uma Programação de Manutenção de Aeronaves (PMA) e um Manual do Sistema de Análise e Supervisão Continuada (SASC).**
- 9- O PTO é o manual que estabelece os treinamentos para a tripulação de voo e deve ser aprovado pela ANAC, sendo um de seus principais focos durante a vigilância continuada do operador aéreo sob o RBAC 135.**
- 10- O Manual Geral de Operações é o norteador da empresa em relação aos procedimentos operacionais e deve conter, entre outros, as políticas da empresa, as obrigações dos cargos de gestão, organograma e ordem de comando e os procedimentos para preparação e acompanhamento dos voos.**
- 11- Os operadores sob o RBAC 135 podem realizar operações off-shore, operações regulares e operações aeromédicas, desde que passem por processo de certificação para cada operação adicional, com a emissão de Especificação Operativa ao fim do processo.**
- 12- Para a realização de operação regular, o operador sob o RBAC 135 deve passar por uma grande revisão de manuais e procedimentos, bem como prover treinamento adicional para os tripulantes.**
- 13- Para realizar operação aeromédica, o operador necessita de autorização específica na E.O, com um processo de alteração de manuais e treinamento específico, mas não necessita de demonstrações práticas.**
- 14- Para a realização de voos off-shore, basta a autorização para operação de helicópteros, sem quaisquer outros requisitos e comprovações adicionais.**
- 15- A compreensão do desempenho humano no contexto operacional é recomendada pela Organização de Aviação Civil Internacional visando a promoção da segurança.**

16- Desempenho humano diz respeito às capacidades e limitações do ser humano, as quais têm impacto na segurança e eficiência de operações aeronáuticas.

17- Fatores humanos são princípios aplicáveis ao projeto, certificação, treinamento, operação e manutenção aeronáuticos para prover uma interface segura entre o componente humano e os outros componentes de um sistema, considerando o desempenho humano.

18- O CRM visa facilitar a comunicação e a coordenação de equipes e garantir operações seguras que resultam do uso eficiente de todos os recursos disponíveis (humanos, materiais, tecnológicos e da informação).

19- O CRM não se concentra nas habilidades cognitivas e interpessoais necessárias para gerenciar ameaças e erros e garantir um voo seguro e eficiente, em vez disso, se concentra nas habilidades e conhecimentos técnicos necessários para voar e operar uma aeronave.

20- A fadiga, física ou mental, é uma sensação de cansaço que pode afetar a saúde, o bem-estar e a capacidade de realizar um trabalho de forma eficaz, ela se segue a débito de sono, vigília estendida ou alterações dos ciclos corporais.

21- A fadiga é mensurada numericamente através do teste de fadigômetro, no entanto, não há evidências de que um alto grau de fadiga possa levar a declínio de funções cognitivas, desempenho deteriorado, aumento da quantidade de erros e segurança operacional reduzida, sem efeitos impactantes nas funções mentais e na saúde e bem-estar.

22- O RBAC 117 (Requisitos para Gerenciamento de Risco de Fadiga Humana) é o principal documento da ANAC sobre o tema da fadiga, aplicando-se a operadores regidos pelos RBAC 121 e RBAC 135, dentre outros.

23- O uso de substâncias psicoativas para fins medicinais é considerado indevido para os propósitos da aviação civil, devendo ser tratado como uma prática ilegal.

24- Substâncias psicoativas são substâncias que agem no cérebro e alteram a forma como a pessoa pensa, sente e se comporta, sendo divididas em três grandes conjuntos, conforme o tipo de efeito primário no cérebro: depressoras, estimulantes e perturbadoras.

25- Algumas substâncias psicoativas estimulantes são a cocaína, o ecstasy e as metanfetaminas.

26- O álcool é uma droga depressora, sedativa e hipnótica, mas em pequenas quantidades não compromete as funções cognitivas e as habilidades psicomotoras e, por ser uma droga lícita, não traz riscos frente a outras drogas ilícitas.

27- O regulamento que trata do uso de substâncias psicoativas é o RBAC 120 - Programa de Prevenção do Risco Associado ao Uso Indevido de Substâncias Psicoativas na Aviação Civil (PPSP), sendo aplicável exclusivamente aos operadores sob os RBAC 121 e 135.

28- No subprograma de exames toxicológicos, o empregado deve ser conduzido ao exame toxicológico (ETSP) por escolha aleatória ou sob suspeita justificada, não tendo o direito de recusar o exame.

29- Somente os empregados que tiverem um resultado positivo no ETSP serão incluídos no subprograma de resposta a evento impeditivo, sendo avaliado e acompanhado por um profissional especialista na área.

30- Após liberação pelo especialista, o empregado poderá realizar ETSP de retorno ao serviço e, se o resultado for negativo, pode retornar à atividade, mas deve permanecer sob o regime de ETSP de acompanhamento, a critério do especialista, com mínimo de 6 exames ao longo de 12 meses.

31- Artigos perigosos são substâncias ou objetos que podem representar um risco significativo à saúde, à segurança, à propriedade e ao meio ambiente, quando transportados por via aérea, assunto que é abordado no RBAC 175.

32- As responsabilidades relacionadas ao transporte aéreo de artigos perigosos são conferidas exclusivamente ao operador aéreo.

33- O expedidor tem o dever de identificar, classificar, embalar, marcar, etiquetar e documentar os artigos perigosos corretamente.

34- O operador aéreo deve fornecer toda a documentação necessária, incluindo a Declaração do Operador para Artigos Perigosos, que atesta o cumprimento de todas as regulamentações aplicáveis.

35- O operador aéreo tem a responsabilidade de aceitar, armazenar, carregar e transportar os artigos perigosos com segurança.

36- Antes de aceitar artigos perigosos para transporte, o operador deve verificar toda a documentação fornecida pelo expedidor, utilizando checklists para assegurar que todos os requisitos foram cumpridos.

37- São exemplos de artigos perigosos classificados dentro das 9 classes de perigosos os explosivos, gases tóxicos, peróxidos orgânicos e alimentos perecíveis.

38- O operador deve informar à tripulação sobre a presença de artigos perigosos a bordo por meio do documento conhecido como NOTOC (Notification to Captain), além de informar os funcionários e passageiros sobre os procedimentos de manuseio e os artigos proibidos na bagagem de mão ou despachada.

39- As embalagens utilizadas no transporte de artigos perigosos devem ser testadas e certificadas para garantir que atendam aos padrões de segurança, passando por ensaios de queda, ensaios de resistência ao empilhamento, ensaios de resistência à pressão e testes de explosão.

40- Qualquer incidente ou ocorrência envolvendo artigos perigosos deve ser relatado à ANAC, e um fluxo anual de artigos perigosos transportados deve ser mantido.

41- Somente é permitido transportar baterias de lítio individuais ou sobressalentes no compartimento de cargas da aeronave, enquanto que o transporte de baterias danificadas ou defeituosas é restrito.

42- Os passageiros não podem transportar artigos perigosos em nenhuma hipótese, mesmo que para uso pessoal, seja como bagagem de mão ou despachada.

43- Quanto ao transporte de artigos perigosos, a ANAC realiza a Certificação de Operadores Aéreos, a Análise de Manuais e Programas de Treinamento, o Credenciamento de Instrutores, a Investigação de Ocorrências, a Vigilância Continuada de Operadores Aéreos e Representação Institucional em Reuniões Internacionais.

44- O Serviço Aéreo Especial é uma operação aérea comercial, na qual uma aeronave é utilizada para outros serviços que não um transporte de passageiros ou cargas.

45- Geralmente, operações SAE são regidas diretamente pelo RBAC 91, com exceção das atividades de voo panorâmico, uso de helicóptero para transporte de carga externa e operações aeroagrícolas.

46- O operador interessado em realizar voos panorâmicos deve se adequar ao RBAC 136 e obter um COA com a EO, bem como passar por uma verificação das condições para operação segundo IS do RBAC 91.

47- O operador de helicóptero para transporte de carga externa, particular ou comercial, deve seguir os requisitos do RBAC 133 e possuir uma autorização específica para esse tipo de operação, a qual deve ser renovada a cada 12 meses.

48- Os serviços aéreos especializados são operações mais simples e requerem menos aprovações e verificações antes de iniciar suas operações comerciais.

49- Os operadores aéreos que realizam atividades de aerocinematografia, aeropublicidade e aerolevantamento devem, além de seguir as diretrizes do RBAC 91, se adequar aos requisitos de seus respectivos RBAC específicos.

50- As operações de reboque de planador e lançamento de paraquedistas, realizadas no âmbito das associações e clubes por pessoal próprio, onde os praticantes dividem os custos da operação para viabilização da prática, não são consideradas serviço aéreo especializado.

51- As operações aeroagrícolas circunscrevem-se às atividades de proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em qualquer de seus aspectos, mediante a aplicação, em voo, de fertilizantes, sementes, inseticidas, herbicidas e outros defensivos.

52- O RBAC 137 exige dos operadores apenas um cadastro perante a ANAC, ficando no foco da agência os operadores comerciais, em virtude dos serviços prestados.

53- Uma das características distintas do operador aeroagrícola é a possibilidade de operar em pistas de pouso e decolagem não homologadas, liberdade concedida pelo RBAC 137.

54- Por se tratar de uma operação com alto risco e alto índice de acidentes, a operação aeroagrícola deve passar por um complexo processo de certificação pela ANAC.

55- A realização de voos panorâmicos, conforme o RBAC 136, exige a emissão de COA e EO, enquanto operações com helicópteros transportando carga externa, RBAC 133 e operações aeroagrícolas, RBAC 137, exigem, respectivamente, uma autorização específica para operação e um cadastro perante a ANAC.

56- Para a realização de operações SAE sob o RBAC 91, é necessário que o operador desenvolva um MGSO, com a finalidade de implantar um SGSO.

57- As empresas SAE-Panorâmico somente podem operar nas bases operacionais previstas em suas EO, mediante a obtenção de um COA e EO, vedado a elas operar passeios em eventos e feiras, sendo esse tipo de operação previsto aos táxis aéreos.

58- Escolas e aeroclubes podem obter autorização para realizar operações de SAE-Panorâmico, desde que cumpram as exigências do RBAC 136.

59- O operador SAE-Panorâmico deve elaborar um Manual de Operações (MO), contendo procedimentos de capacitação dos pilotos, bem como procedimentos para registro e controle de licenças; um MGSO, além de designar um Gestor Responsável e um Gestor de Segurança Operacional.

60- O operador sob o RBAC 133 deve elaborar um Manual de Voo da Combinação Aeronave-Carga Externa e demonstrar à ANAC o treinamento dos pilotos.

61- A cota mínima da propriedade compartilhada é igual ou maior do que um dezesseis avos (1/16) de, pelo menos, uma aeronave subsônica de asa fixa, ou uma aeronave de sustentação por potência do programa; igual ou maior do que um trinta e dois avos (1/32) de, pelo menos, uma aeronave de asas rotativas do programa.

62- A Subparte K do RBAC 91 versa sobre a propriedade compartilhada de aeronaves e prevê os cargos administrativos de Gestor Responsável, Diretor de Operações, Diretor de Manutenção e Diretor de Segurança Operacional.

63- Os operadores de aeronaves em regime de propriedade compartilhada recebem Especificações Administrativas (EA) e devem formalizar sua estrutura através de manuais, não sendo necessário passar por um processo de certificação sob o RBAC 119.

64- É possível dizer que a certificação do pessoal de aviação civil é mais antiga que a própria aviação, contudo, no início, as licenças eram emitidas por clubes de aviação e organizações privadas.

65- A primeira licença de piloto foi emitida em 1909, pelo Aéro-Club de France a Louis Blériot e, no dia 8 de março de 1910, o mesmo Aeroclube concedeu a Élise Raymonde de Laroche a Licença de nº 36, e a primeira licença de piloto a uma mulher.

66- A Convenção de Paris de 1919 foi o primeiro esforço para padronizar a aviação civil internacionalmente, estabelecendo regras básicas para a operação de aeronaves sobre territórios estrangeiros.

67- A Air Commerce Act de 1926 (EUA) formalizou a emissão de licenças de piloto, estabelecendo a autoridade do governo federal para regular a aviação civil.

68- No Brasil, a responsabilidade do Estado em regular a aviação civil e certificar os tripulantes surgiu em 1925.

69- A SPL é responsável por emitir, suspender, revogar ou cancelar certificados, declarações, aprovações e autorizações, relativos à licença e habilitação de pessoal, observados os padrões e normas estabelecidos.

70- A SPL define disposições normativas necessárias para a certificação de organizações de instrução e treinamento de pessoal, ficando a cargo das instituições de ensino e treinamento a definição do conteúdo programático mínimo e carga horária do treinamento.

71- Para que se possa exercer as atividades inerentes à aviação, o Pessoal da Aviação Civil deve seguir um conjunto de requisitos, os quais são idade mínima, idade máxima, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos e práticos, instrução de voo, experiência de voo e exame de proficiência.

72- O Despachante Operacional de Voo segue as normas do RBAC 65 e deve ter concluído curso teórico; ser aprovado em exame teórico da ANAC; ter realizado estágio operacional de, no mínimo 90 dias; ter efetuado 40 despachos reais e ter sido aprovado em exame de proficiência, ou cheque.

73- O mecânico de manutenção aeronáutica não precisa comprovar experiência para poder obter a licença, desde que tenha sido aprovado em curso técnico, exame teórico e exame prático.

74- Comissários de Voo são profissionais cuja missão principal é cuidar da tranquilidade e conforto dos passageiros do transporte aéreo, bem como do restante da tripulação.

75- O Comissário de Voo deve ser titular de CMA válido e de segunda classe; possuir

treinamento inicial aprovado pela ANAC; realizar um mínimo de cinco horas de voo, desempenhando as funções de comissário, sob supervisão de um instrutor e ser aprovado em um exame prático.

76- As prerrogativas para pilotos variam de acordo com a categoria da licença específica, havendo basicamente três tipos, Piloto Privado (PP), Piloto Comercial (PC) e Piloto de Linha Aérea (PLA).

77- O Piloto Comercial (PC) pode exercer todas as prerrogativas de PP e atuar remuneradamente como piloto, podendo, inclusive, atuar como piloto em comando em voos de serviços de transporte aéreo público em uma aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 2 dois pilotos.

78- O profissional AVSEC não precisa ser maior de idade para exercer atividade, desde que possua aptidão física para exercer o cargo, comprovada através de exame médico realizado a cada 24 meses.

79- Para as atividades de aerodesporto, como paraquedismo, balonismo, operação de ultraleves motorizados e voo livre, os requisitos são mais flexíveis, conforme o RBAC 103, que foca na conscientização dos praticantes a não exporem a sociedade e o tráfego a risco iminente.

80- A ANAC não exige e não emite habilitação para a operação de aeronaves ultraleves que tenham até 200kg, se motorizado, e velocidade máxima de até 100kt, sendo recomendado que qualquer interessado busque se habilitar por meio de associações aerodesportivas reconhecidas pelos praticantes.

81- As licenças e certificações de pessoal são de responsabilidade compartilhada entre a ANAC e o DECEA.

82- A certificação decorre da necessidade de favorecer a competitividade do produto, processo, serviço, entre outros, além de garantir a qualidade e segurança com reconhecimento por organismos internacionais, atendendo compromissos e tratados internacionais, como a Convenção de Chicago e seus anexos.

83- Certificação é um processo sistematizado, acompanhado e avaliado, de forma a propiciar adequado grau de confiança no cumprimento de normas e regulamentos da aviação civil brasileira, assegurando a conformidade regulatória harmonizada com os anexos da Convenção de Chicago.

84- Dentre as responsabilidades da SPL, estão a certificação e vigilância de organizações de instrução, incluindo AVSEC e SESCINC.

85- O RBAC 60 traz requisitos para qualificação e uso de dispositivos de treinamento para simulação de voo em.

86- Por se tratar de atividade com maior risco, a ANAC exige e emite habilitação para operações de voo livre, sendo recomendado que qualquer interessado em praticar esportes radicais se habilite por meio de associações aerodesportivas que sejam reconhecidas pela comunidade praticante.

87- A ANAC não exige e não emite habilitação para a operação de aeronaves ultraleves regidas pelo RBAC 103, que tenham até 200kg, se motorizado, e velocidade máxima de até 100kt, sendo recomendado que qualquer interessado na prática de tal atividade busque se habilitar por meio de associações aerodesportivas reconhecidas pelos praticantes.

88- Tanto o CIAC, quanto o CTAC precisam de certificação, sendo emitido para eles um certificado com o nome da instituição e, em adição, um CIAC recebe uma Especificação de Instrução, enquanto que um CTAC recebe Especificação de

## **Treinamento.**

**89- Um CTAC certificado deve possuir, ao menos, um Dispositivo de Treinamento de Simulação de Voo, podendo ministrar treinamentos para pilotos que operam em empresas RBAC 121 e 135.**

**90- O processo de certificação inicial de um CIAC ou CTAC é estruturado em quatro fases que funcionam como portais, significando que uma fase só é considerada concluída quando todos os seus requisitos forem atendidos, as quais são o contato inicial, a solicitação formal, as demonstrações e inspeções e, por último, a emissão do certificado.**

**91- Conforme o RBAC 142, a SPL pode validar a certificação de um CTAC estrangeiro, baseado na similaridade entre a regulamentação brasileira e a regulamentação do país onde o CTAC estrangeiro foi originalmente certificado.**

**92- A SPL pode realizar a qualificação ou validação de qualificação de dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), podendo ser na certificação de um CTAC ou para CTAC certificado, ou ainda, para uma empresa aérea que almeja utilizar um FTD ou FFS para treinamentos e/ou exames.**

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

81 C	82 C	83 C	84 C	85 C
86 E	87 C	88 C	89 C	90 E
91 C	92 C	93	94	95
96	97	98	99	100
101	102	103	104	105
106	107	108	109	110
111	112	113	114	115
116	117	118	119	120
121	122	123	124	125
126	127	128	129	130
131	132	133	134	135