



Agência Nacional de Aviação Civil-Brasil

PROVA OBJETIVA - CURSO DE FORMAÇÃO ETAPA PRESENCIAL

INSTRUÇÕES GERAIS

- Você recebeu do fiscal:
 - Um *caderno de questões* contendo 100 (cem) questões de múltipla escolha da Prova Objetiva;
 - Um *cartão de respostas* personalizado para a Prova Objetiva;
- Ao ser autorizado o início da prova, verifique, no *caderno de questões*, se a numeração das questões e a paginação estão corretas.
- Você dispõe de 5 (cinco) horas para fazer a Prova Objetiva. Faça-as com tranquilidade, mas **controle o seu tempo**. Este **tempo** inclui a marcação do *cartão de respostas*.
- Somente após decorrida uma hora do início das provas, o candidato poderá entregar o seu *caderno de questões* e seu *cartão de respostas*, e retirar-se da sala de prova.
- O candidato poderá levar seu *caderno de questões* ao término da prova.
- Após o término de sua prova, entregue obrigatoriamente ao fiscal o *cartão de respostas* devidamente **assinado**.
- Os 3 (três) últimos candidatos de cada sala só poderão ser liberados juntos.
- Se você precisar de algum esclarecimento, solicite a presença do **responsável pelo local**.

INSTRUÇÕES - PROVA OBJETIVA

- Verifique se os seus dados estão corretos no *cartão de respostas*. Solicite ao fiscal para efetuar as correções na Ata de Aplicação de Prova.
- Leia atentamente cada questão e assinale no *cartão de respostas* a alternativa que mais adequadamente a responde.
- O *cartão de respostas* **NÃO** pode ser dobrado, amassado, rasurado, manchado ou conter qualquer registro fora dos locais destinados às respostas.
- A maneira correta de assinalar a alternativa no *cartão de respostas* é cobrindo, fortemente, com caneta esferográfica azul ou preta, o espaço a ela correspondente, conforme o exemplo a seguir:



CRONOGRAMA		
ATIVIDADE	DATA	LOCAL
Divulgação do gabarito - Prova Objetiva (PO)	11/10/2007	CECAP
Interposição de recursos contra o gabarito (RG) da PO	15 e 16/10/2007	www.nce.ufrj.br/concursos fax: (21) 2598-3300
Divulgação do resultado do julgamento dos recursos contra os RG da PO e o resultado final das PO	23/10/2007	www.nce.ufrj.br/concursos

01 - Os três principais atores envolvidos em um processo de regulação são:

- (A) Estado – Prestadores de Serviços – Sociedade;
- (B) Estado – Governo – Prefeituras;
- (C) Prestadores de Serviços – Congresso Nacional – Sindicatos;
- (D) Sociedade – Representantes de órgãos de classe – Prefeituras;
- (E) Estado – Prefeituras - Prestadores de Serviços.

02 - Com a criação da Agência Nacional de Aviação Civil em 2005, o Comando da Aeronáutica continuou executando as seguintes atividades relacionadas à aviação civil:

- (A) Ergonomia e Fatores Humanos.
- (B) Controle do Tráfego Aéreo e Investigação de Acidentes Aeronáuticos.
- (C) Navegação Aérea Internacional e aos Acordos Bilaterais.
- (D) Certificação de Fabricantes e de Produtos Aeronáuticos.
- (E) Emissão de Licenças de Tripulantes e Fiscalização da Manutenção de Aeronaves.

03 - Um Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica (RBHA) é elaborado de modo a:

- (A) Estabelecer requisitos claros e específicos para todo o tipo de situação operacional envolvendo os provedores de serviço;
- (B) Estabelecer requisitos de forma genérica deixando para o material de orientação o esclarecimento necessário a sua correta interpretação;
- (C) Estabelecer requisitos mínimos de forma omissa a algumas situações que o legislador não conseguiu envolver;
- (D) Estabelecer requisitos que permitam de imediato enquadrar qualquer situação específica em discussão;
- (E) Estabelecer requisitos que tenham dupla interpretação quando se discute as características gramáticas constantes do texto.

04 - Em relação à numeração dos RBHA, marque a resposta correta:

- (A) RBHA 119 até 139 - Trata de assuntos referentes à homologação e operação de empresas com concessão ou autorização para prestação de serviços de transporte aéreo público e outras operações aéreas comerciais;
- (B) RBHA 60 até 69 - Trata de procedimentos administrativos para homologação aeronáutica e de requisitos de aeronavegabilidade referentes à homologação e fabricação de aeronaves e produtos aeronáuticos;
- (C) RBHA 20 até 39 - Trata de assuntos referentes a licenças e certificados de saúde de pessoal de vôo e de solo;
- (D) RBHA 140 até 149 - Trata de assuntos referentes a operações aéreas em geral, incluindo regras de operação para o aerodesporto, mas excluídas as regras de tráfego aéreo e proteção ao vôo;
- (E) RBHA 90 até 118 - Trata de assuntos referentes à homologação e operação de outras entidades ligadas à aviação civil: oficinas, escolas, aeroclubes, etc.

05 - Qual Gerência tem como atividade principal a definição e a atualização de padrões de treinamento e avaliação de perícia técnica de tripulantes:

- (A) Gerência de Padrões para Empresas, Escolas e Centros de Treinamento;
- (B) Gerência-Geral de Certificação Operacional;
- (C) Gerência de Padrões de Avaliação de Aeronaves;
- (D) Gerência-Geral de Vigilância Operacional;
- (E) Gerência de Certificação de Empresas Aéreas e de Manutenção Aeronáutica.

06 - Com a criação da ANAC, em setembro de 2005, as atribuições de investigação de acidentes aeronáuticos, atribuídas ao antigo DAC, foram repassadas ao CENIPA. Para tanto, no âmbito regional, foi criado:

- (A) Divisão de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (DIPAA);
- (B) Serviço Regional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SERIPA);
- (C) Serviço Regional de Aviação Civil (SERAC);
- (D) Gerência de Investigação de Acidentes Aeronáuticos (GIAA);
- (E) Gerência de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (GPAA).

07 - Toda atividade de fiscalização conduzida por pessoa credenciada pela autoridade de aviação civil com a finalidade de verificar, fora da sede do órgão regulador, se os serviços aéreos, as oficinas, as entidades aerodesportivas, as instalações aeroportuárias e os serviços direta ou indiretamente relacionados ao voo, cumprem as normas legais contidas no CBAer, bem como na legislação complementar, é conhecida como:

- (A) Vistoria;
- (B) Fiscalização corrente;
- (C) Exame;
- (D) Inspeção;
- (E) Auditoria.

08 - A Autorização Definitiva de Funcionamento de um aeroclube, que o credencia a executar os cursos de aviação, para o qual foram homologados, será efetivada com:

- (A) Comprovante de inscrição no CNPJ;
- (B) Registro do Estatuto em cartório;
- (C) Entrega na ANAC do Plano de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos;
- (D) Recebimento do CAA – Certificado de Atividade Aérea;
- (E) Publicação da Portaria da ANAC no Diário Oficial.

09 - A demissão do Diretor de Segurança de Voo de um aeroclube se dará se:

- (A) Cometer indisciplina de voo;
- (B) Tiver a aprovação da maioria absoluta da diretoria;
- (C) Estiver vencido seu CHT de Piloto Privado;
- (D) Deixar de confeccionar o Plano de Prevenção de Acidentes;
- (E) Sendo militar, não apresentar autorização de seu comandante.

10 - Na análise dos pedidos de importação e exportação de produtos aeronáuticos realizadas pela Comissão de Coordenação de Transporte Aéreo Civil – COTAC, no âmbito da Agência Nacional de Aviação Civil são observados os aspectos:

- (A) Administrativos;
- (B) Aduaneiros;
- (C) Operacionais;
- (D) Logísticos;
- (E) Técnicos.

11 - Qualquer funcionário da Agência Nacional de Aviação Civil que for questionado a respeito de procedimentos para a importação e exportação de produtos aeronáuticos deverá indicar a consulta ao seguinte documento:

- (A) Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 – Código Brasileiro de Aeronáutica;
- (B) RBHA 43;
- (C) IAC 0007;
- (D) Decreto nº 94.711, de 31 de julho de 1987;
- (E) Portaria nº 938-DGAC de 11 de julho de 2000.

12 - Além da obrigatoriedade da realização de curso homologado pela ANAC, o requisito “*EXPERIÊNCIA*” é necessário ao processo de obtenção de Licenças, segundo os RBHA 63 e 65. Observe as afirmativas abaixo e responda a alternativa correta:

I – O Mecânico de Voo (MV) necessita de 100 (cem) horas de treinamento no equipamento pretendido.

II – O Comissário de Voo (CMS) necessita de 14 (catorze) horas de treinamento no equipamento pretendido.

III – O Despachante Operacional de Voo (DOV) necessita cumprir estágio operacional em empresa aérea, com supervisão de um DOV habilitado no respectivo equipamento, em atividades de despacho operacional de voo, ao longo de 3 meses e com a realização de, no mínimo, 40 despachos reais.

IV – O Mecânico de Manutenção Aeronáutica (MMA) necessita de 03 (três) anos de experiência em empresas de manutenção aeronáutica e vínculo empregatício em Empresas de manutenção homologadas pelos RBHA 135, 121 ou 145.

- (A) Todas as afirmativas são falsas;
- (B) Apenas I e II são corretas;
- (C) Apenas a afirmativa III é falsa;
- (D) Apenas a afirmativa IV é falsa;
- (E) Todas as afirmativas são corretas.

13 - Em relação ao RBHA 67 – Inspeção de Saúde e Certificados de Capacidade Física (CCF), assinale a alternativa que contém dados corretos em relação à periodicidade da realização da Inspeção:

- (A) Piloto com 46 (quarenta e seis) anos de idade, detentor da Licença de Piloto de Linha Aérea (PLA), deve realizar inspeção de saúde a cada 12 (doze) meses;
- (B) Despachante Operacional de Vôo (DOV), com qualquer idade, deve realizar inspeção de saúde a cada 24 (vinte e quatro) meses;
- (C) Mecânico de Vôo (MV), com 32 (trinta e dois) anos de idade, deve realizar inspeção de saúde a cada 24 (vinte e quatro) meses;
- (D) Piloto com 54 (cinquenta e quatro) anos de idade, detentor da Licença de Piloto Comercial e habilitação em vôo por instrumentos (PC/IFR), deve realizar inspeção de saúde a cada 06 (seis) meses;
- (E) Mecânico de Manutenção Aeronáutica (MMA), com qualquer idade, deve realizar inspeção de saúde a cada 12 (doze) meses.

14 - Em relação ao processo de Homologação dos Centros de Treinamento, é correto afirmar que essas organizações devem ser:

- (A) Certificadas segundo os requisitos contidos no RBHA 141 e devem receber uma “*Autorização de Funcionamento e Homologação de Cursos*”, com validade de 05 (cinco) anos;
- (B) Homologadas segundo os requisitos contidos no RBHA 142 e devem receber um “*Certificado de Homologação e Especificações de Treinamento*”, com validade indeterminada se essas organizações estiverem localizadas no Brasil;
- (C) Certificadas segundo os requisitos contidos no RBHA 141 e devem receber um “*Certificado de Homologação e Especificações de Treinamento*”, com validade de 02 (dois) anos, se essas organizações estiverem localizadas no Brasil;
- (D) Homologadas segundo os requisitos contidos no RBHA 142 e devem receber uma “*Autorização de Funcionamento e Homologação de Cursos*”, com validade de 05 (cinco) anos;
- (E) Certificadas segundo os requisitos contidos no RBHA 142 e devem receber um “*Certificado de Homologação e Especificações de Treinamento*”, com validade indeterminada se essas organizações estiverem localizadas no Exterior.

15 - Um proprietário/operador brasileiro detentor somente de uma reserva de marcas:

- (A) não pode operar esta aeronave;
- (B) deve solicitar autorização à Autoridade de Aviação Civil do país exportador para sua operação com as novas marcas;
- (C) deve operar esta aeronave com Certificado de Aeronavegabilidade para Aeronaves Recém Adquiridas;
- (D) pode operar esta aeronave desde que possua um Certificado de Autorização de vôo emitido pelo DECEA;
- (E) pode operar esta aeronave até que seja emitido, pela SSA, seu Certificado de Aeronavegabilidade.

16 - As marcas de nacionalidade e matrícula, de acordo com o RBHA 45, reservadas para veículos ultraleves brasileiros são:

- (A) PP-ZAA até PP-ZZZ;
- (B) PR-ZAA até PR-ZZZ;
- (C) PU-AAA até PU-ZZZ;
- (D) PT-AAA até PU-ZZZ;
- (E) PP-AAA até PP-ZZZ.

17 - Uma Diretriz de Aeronavegabilidade tem caráter:

- (A) Facultativo;
- (B) Provisório;
- (C) Recomendado;
- (D) Mandatório;
- (E) Informativo.

18 - Segundo o RBHA 91, o responsável por assegurar-se da existência das anotações apropriadas com aprovação para retorno ao serviço de uma determinada aeronave é o:

- (A) piloto em comando;
- (B) proprietário ou operador;
- (C) chefe de operações da empresa aérea operadora da aeronave;
- (D) engenheiro ou técnico responsável pela oficina que atestou o retorno ao serviço;
- (E) inspetor de manutenção da empresa contratada para realizar as revisões na aeronave.

19 - O RBHA 135 é o regulamento brasileiro que estabelece as regras governando as operações aéreas:

- (A) suplementares ou por demanda de cada pessoa detentora de um Certificado de Homologação de Operador Aéreo (CHOA);
- (B) domésticas ou complementares de cada pessoa jurídica que tenha recebido a sua portaria operacional;
- (C) complementares ou por demanda de cada pessoa detentora de um Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo (CHETA);
- (D) por demanda e de bandeira de cada pessoa homologada para operar tanto dentro quanto fora do território nacional;
- (E) de transporte de passageiros, cargas perigosas ou malas postais de cada física detentora de uma autorização de funcionamento operacional.

20 - Durante o processo de homologação, uma empresa que se propõe a realizar um serviço de transporte aéreo público não-regular, que está juridicamente constituída e com sua Portaria de Autorização de Funcionamento Jurídico válida, está apta para solicitar a:

- (A) Portaria operacional;
- (B) Especificação operativa;
- (C) Certificação de homologação de empresa de transporte aéreo regular;
- (D) Reunião Técnica de Homologação;
- (E) Concessão dos seus direitos.

21 - Após concluir a fase final do processo de homologação, uma empresa de transporte aéreo público não-regular irá receber:

- (A) o CHETA e suas respectivas Especificações Operativas;
- (B) as Especificações Operativas e o Contrato de Concessão;
- (C) a Portaria jurídica e a Portaria operacional;
- (D) o Certificado de Homologação de Empresa (CHE) e a Portaria de concessão;
- (E) uma autorização para iniciar suas operações imediatamente.

22 - Associe as fases de homologação previstas na IAC 119-1001B com as situações descritas abaixo:

- (1) Contato inicial e Reunião Técnica de Homologação (RTH).
- (2) Solicitação Formal.
- (3) Análise da documentação.
- (4) Demonstração e Inspeção.
- (5) Homologação.

I – () Os Inspectores da ANAC verificam conflitos de informações nos manuais apresentados pela empresa aérea;

II – () Um cronograma de eventos deve ser entregue nessa fase e deve ser aceito pelo Inspetor designado pela ANAC para o processo;

III – () É verificado na sede da Empresa Aérea a aplicabilidade dos itens descritos nos manuais requeridos;

IV – () É a entrega formal do Certificado (CHETA) e respectivas Especificações Operativas (EO) para a Empresa;

V – () A empresa aérea é orientada para o conhecimento e observação da legislação pertinente ao processo de obtenção do certificado (CHETA);

VI – () Em reunião pré-agendada, é entregue pela empresa aérea ao Inspetor da ANAC um esboço das Especificações Operativas (EO).

Agora, escolha a alternativa que contém as associações corretas:

- (A) I – (2), II – (3), III – (4), IV – (5), V – (1), VI – (3)
- (B) I – (3), II – (2), III – (4), IV – (5), V – (1), VI – (2)
- (C) I – (2), II – (1), III – (5), IV – (4), V – (3), VI – (3)
- (D) I – (5), II – (4), III – (3), IV – (2), V – (1), VI – (4)
- (E) I – (4), II – (3), III – (2), IV – (1), V – (5), VI – (5)

23 - Segundo o RBHA 121, uma aeronave de Empresa Aérea Regular, contendo uma capacidade de 158 (cento e cinquenta e oito) assentos oferecidos a passageiros deve conter qual número mínimo de comissários de bordo em sua tripulação?

- (A) 2;
- (B) 3;
- (C) 4;
- (D) 5;
- (E) 6.

24 - De acordo com o RBHA 119, as Especificações Operativas, emitidas pela ANAC juntamente com o Certificado de Homologação de Empresa Aérea (CHETA) devem conter:

- (A) Apenas as Limitações e desvios do operador aceitos pela ANAC;
- (B) Os Procedimentos e prerrogativas do detentor do certificado;
- (C) Os Procedimentos do detentor do certificado e desvios autorizados pela ANAC;
- (D) Apenas as Autorizações e procedimentos autorizados pela ANAC;
- (E) As Autorizações, Limitações e Procedimentos aprovados pela ANAC.

25 - Um operador deve fazer sua aeronave realizar a necessária manutenção em uma Organização de Manutenção aprovada pela autoridade aeronáutica do:

- (A) Estado do Fabricante;
- (B) Estado do Operador;
- (C) Estado de Registro;
- (D) Estado de Origem;
- (E) Estado de Manutenção.

26 - Um Regulamento é elaborado de modo a:

- (A) Estabelecer requisitos claros e específicos para todo o tipo de situação operacional envolvendo os provedores de serviço;
- (B) Estabelecer requisitos de forma genérica deixando para o material de orientação o esclarecimento necessário a sua correta interpretação;
- (C) Estabelecer requisitos mínimos de forma omissa a algumas situações que o legislador não conseguiu envolver;
- (D) Estabelecer requisitos que permitam enquadrar de imediato qualquer situação específica em discussão;
- (E) Estabelecer requisitos que tenham dupla interpretação quando se discute as características gramáticas constantes do texto.

27 - As agências reguladoras estão sujeitas ao controle a ser exercido pelo respectivo Ministério. Referido controle é feito:

- (A) por subordinação;
- (B) por vinculação;
- (C) por hierarquia;
- (D) por equiparação;
- (E) por coordenação.

28 - A prestação de serviços públicos pode ser gratuita ou remunerada. No último caso, a remuneração poder ser feita por meio do pagamento de taxas ou tarifas. O valor que as empresas concessionárias cobram para transportar os passageiros tem a natureza jurídica de:

- (A) taxas;
- (B) taxas e tarifas;
- (C) contribuições;
- (D) impostos;
- (E) tarifas.

29 - É pressuposto básico da estrutura de mercado denominada “concorrência perfeita”, **EXCETO**:

- (A) liberdade de escolha dos agentes econômicos;
- (B) um único comprador no mercado;
- (C) produtos homogêneos;
- (D) livre entrada e saída de empresas;
- (E) transparência de mercado.

30 - Em uma estrutura de custos, aquele que corresponde à variação do custo total em decorrência da produção de mais uma unidade é o custo:

- (A) direto;
- (B) indireto;
- (C) marginal;
- (D) médio;
- (E) variável.

31 - Constituíram características dos Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional – SITAR, **EXCETO**:

- (A) empresas com estrutura administrativa simples;
- (B) divisão do Brasil em 5 (cinco) regiões de tráfego aéreo regional;
- (C) existência de adicional tarifário sobre as passagens de linhas regulares nacionais;
- (D) limitação do tamanho das aeronaves, por quantidade de assentos, para as empresas de transporte aéreo regional;
- (E) estímulo à concorrência entre as empresas de transporte aéreo regional.

32 - O passageiro contemplado na etapa básica da IAC 1505 faz uma ligação (de):

- (A) origem e destino dos aeroportos que fazem parte do voo;
- (B) direta entre dois aeroportos;
- (C) suplementada;
- (D) cabotagem;
- (E) ponte aérea.

33 - Uma empresa aérea brasileira regular deve remeter seus dados estatísticos à GPDI referentes ao mês de julho até:

- (A) 31 de julho;
- (B) 15 de agosto;
- (C) 1º de setembro;
- (D) 20 de agosto;
- (E) 10 de agosto.

34 - Uma das finalidades do Sistema BAV/HOTRAN é:

- (A) Emitir os dados comparativos avançados;
- (B) Produzir os índices de regularidade, pontualidade e eficiência operacional;
- (C) Fornecer dados para elaboração do anuário estatístico;
- (D) Emitir índices comparativos avançados;
- (E) Fornecer dados para elaboração do anuário econômico.

35 - Em uma fiscalização quando a autoridade de aviação civil a constatar uma ocorrência de infração e lavrar o respectivo auto, ela estará iniciando um:

- (A) Processo Cautelar;
- (B) Processo de Ação;
- (C) Processo Fiscal;
- (D) Processo Administrativo;
- (E) Processo Jurisdicional.

36 - O Código Brasileiro de Aeronáutica reza que o transportador responde por dano decorrente ao passageiro, com exceção de:

- (A) atraso do transporte aéreo contratado;
- (B) cancelamento do voo por motivo de greve dos controladores de voo;
- (C) motivo de força maior ou comprovada determinação da autoridade aeronáutica;
- (D) passageiros que não pagaram passagens;
- (E) interrupção do voo em aeroporto de escala.

37 - O fato do contratante de transporte aéreo, possuidor de reserva marcada e confirmada, não se apresenta para o embarque no horário previamente estabelecido, chama-se:

- (A) Overbooking;
- (B) Last Passenger;
- (C) Oversales;
- (D) No Register;
- (E) No Show.

38 - O conjunto de linhas aéreas regulares, exploradas por Empresas Aéreas brasileiras de Transporte Aéreo Regular, cuja rede de linhas tem a finalidade de atender ao transporte de passageiros, carga e mala postal é a conceituação de:

- (A) Sistema de Transporte Aéreo Regular;
- (B) Sistema de Transporte Aéreo Não-Regular;
- (C) Sistema de Transporte Aéreo Regional;
- (D) Sistema de Transporte Aéreo Nacional;
- (E) Sistema de Transporte Aéreo Sub-Regional.

39 - O segmento alternativo explorado por Empresa de Táxi Aéreo, com a finalidade de atender a localidades de médio e pequeno porte, não atendidas pelo Transporte Aéreo Regular é conceituado como:

- (A) Ligação Aérea Regular;
- (B) Ligação Aérea Não-Regular;
- (C) Ligação Aérea Regional;
- (D) Ligação Aérea Sistemática;
- (E) Ligação Aérea Alternativa.

40 - O documento emitido e aprovado pela ANAC, que registra os vôos comerciais regulares de transporte de passageiros e/ou carga, com os respectivos horários, frequências, equipamento aéreo e capacidade de transporte, para exploração de linhas aéreas de natureza internacional, nacional, regional e especial é chamado de:

- (A) Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares – COMCLAR;
- (B) Grupo Especial de Coordenação de Linhas – GECOL;
- (C) Horário de Transporte – HOTRAN;
- (D) Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO;
- (E) Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea – CGNA.

41 - O órgão colegiado, de caráter consultivo, destinado a assessorar a Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC é:

- (A) O Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea – CGNA;
- (B) O Grupo Especial de Coordenação de Linhas – GECOL;
- (C) O Horário de Transporte – HOTRAN;
- (D) A Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária – INFRAERO;
- (E) A Comissão de Coordenação de Linhas Aéreas Regulares – COMCLAR.

42 - O direito de APENAS desembarcar passageiros, mala postal e carga embarcados no território do estado de nacionalidade da aeronave traduz qual “Liberdade do Ar”?

- (A) primeira liberdade;
- (B) segunda liberdade;
- (C) terceira liberdade;
- (D) quarta liberdade;
- (E) quinta liberdade.

43 - Possuir um HOTRAN é característica de uma empresa de transporte aéreo internacional:

- (A) não regular;
- (B) regular;
- (C) charter;
- (D) não regular de passageiros;
- (E) não regular de carga.

44 - O que caracteriza um vôo extra-internacional?

- (A) um vôo complementar em um serviço não regular para transportar um tráfego excedente;
- (B) um vôo complementar em um serviço regular para transportar um tráfego excedente;
- (C) um vôo complementar em um serviço charter para transportar um tráfego excedente;
- (D) um vôo complementar em um serviço de cabotagem para transportar um tráfego excedente;
- (E) um vôo complementar que pode ser autorizado apenas para serviços de transporte de passageiros.

45 - De acordo com o RBHA 21.3, o prazo máximo que os “Relatórios de Falha, Mau Funcionamento e Defeitos”, também conhecidos como “Relatórios de Dificuldades em Serviço”, devem ser encaminhados à ANAC/GGCP é de:

- (A) 30 dias úteis;
- (B) 20 dias úteis;
- (C) 10 dias úteis;
- (D) 05 dias úteis;
- (E) 01 dia útil.

46 - De acordo com o RBHA 21.5(a), o título do manual que completa o texto abaixo, identificado com (***) é:

*“Mesmo que um tipo de avião ou de aeronave de asa rotativa tenha sido homologado segundo regulamento não requerendo Manual de (***), o detentor do Certificado de Homologação de Tipo (incluindo Certificado de Homologação Suplementar de Tipo) ou a pessoa com licenciamento do certificado deve fornecer ao comprador de cada exemplar do avião ou da aeronave de asa rotativa que não tenha executado nenhum vôo antes de 01 de março de 1979 (31 de agosto de 1980 para aeronaves produzidas no Brasil), no momento da entrega, um Manual de (***) aprovado, na sua versão mais recente”;*

- (A) Manutenção;
- (B) Serviço;
- (C) Vôo;
- (D) Reparo Estrutural;
- (E) Pesquisa de Pane.

47 - De acordo com o RBHA 21.325, uma aprovação de aeronavegabilidade para exportação de produto Classe II ou III é fornecida na forma de um Certificado de:

- (A) Aeronavegabilidade para Exportação;
- (B) Autorização de Vôo;
- (C) Aeronavegabilidade Especial;
- (D) Liberação Autorizada;
- (E) Exportação para Aeronavegabilidade.

48 - O objetivo da atividade de certificação (de projeto) na área de aviação civil é:

- (A) Fornecer consultoria técnica para empresas fabricantes de produtos aeronáuticos;
- (B) Facilitar a obtenção de isenções fiscais para empresas fabricantes de produtos aeronáuticos;
- (C) Estabelecer, através de requisitos, um nível mínimo de segurança apropriado a cada produto aeronáutico;
- (D) Promover o registro de patentes para empresas fabricantes de produtos aeronáuticos;
- (E) Promover a fabricação de produtos aeronáuticos de alto desempenho.

49 - No transporte aéreo regular, isto é, para os aviões certificados segundo o RBHA 25 e operados segundo o RBHA 121, o nível de segurança (ou risco) aceitável é:

- (A) Dependente do peso máximo de decolagem da aeronave;
- (B) Quantificado pela proporção de 1 acidente catastrófico a cada 1 milhão de horas de voo;
- (C) Dependente do número máximo de passageiros que a aeronave pode transportar;
- (D) Definido em função das características peculiares de cada projeto;
- (E) Dependente do número de motores da aeronave.

50 - A base de certificação de uma aeronave deve incluir:

- (A) As condições especiais e as isenções, mas não os níveis equivalentes de segurança;
- (B) As isenções, mas nem as condições especiais, nem os níveis equivalentes de segurança;
- (C) As condições especiais, os níveis equivalentes de segurança, e as isenções;
- (D) Apenas os requisitos de aeronavegabilidade básicos (RBHA 23, 25, 27, 29, etc.), adequados à categoria da aeronave, na emenda vigente na data do requerimento;
- (E) Os requisitos operacionais básicos (RBHA 91, 121, 135, etc.), em sua totalidade, adequados à operação pretendida da aeronave.

51 - Com relação aos requisitos de certificação RBHA 23, 25, 27, 29, 31, 33 e 35, adotados pela ANAC, pode-se afirmar que:

- (A) São idênticos aos regulamentos correspondentes emitidos pela “European Aviation Safety Agency” (EASA);
- (B) São idênticos aos regulamentos correspondentes emitidos pela “Federal Aviation Administration” (FAA);
- (C) São revisados com uma periodicidade bem definida;
- (D) São similares aos regulamentos correspondentes emitidos pela “Federal Aviation Administration” (FAA), mas traduzidos para a língua portuguesa;
- (E) São similares aos regulamentos correspondentes emitidos pela “European Aviation Safety Agency” (EASA), escritos em português.

52 - O requerente de uma modificação a um CHT deve demonstrar que o produto modificado cumpre com os requisitos de aeronavegabilidade, aplicáveis à categoria do produto, em vigor na data da(o):

- (A) Emissão do CHT original;
- (B) Emissão do CHT original, quando se tratar de “aeronave derivativa”;
- (C) Requerimento da modificação, quando se tratar de uma “modificação significativa”;
- (D) Requerimento da modificação, quando se tratar de uma “grande modificação”;
- (E) Requerimento da modificação, em qualquer caso.

53 - O que é um Certificado de Homologação de Empresa (CHE)?

- (A) É o certificado que permite a empresa comercializar os seus produtos aeronáuticos independentemente de terem certificação;
- (B) É o certificado, emitido pela ANAC, atestando que a empresa possui um sistema da qualidade que cumpre com o RBHA 21 e está apta a produzir em série o(s) produto(s) descrito(s) em seu Adendo (Registro de Limitação de Produção);
- (C) É o documento emitido pela ANAC que permite a empresa exportar o produto aeronáutico para todos os países ao qual o Brasil possui acordos bilaterais de aeronavegabilidade;
- (D) É o documento que qualifica a empresa a fabricar os produtos aeronáuticos, certificados segundo as subpartes F, G, K e O do RBHA 21, desde que façam parte de seu Registro de Limitação de Produção (RLP);
- (E) É o documento único que abrange todo tipo de certificação de sistema da qualidade inclusive aqueles descritos nas normas da ABNT.

54 - Quais as condições mínimas para obtenção de um CHE para fabricação de um produto aeronáutico?

- (A) Demonstrar a conformidade do primeiro produto de série com projeto de tipo aprovado e a conformidade do Sistema de Organização de Produção com o RBHA 21;
- (B) Ter um manual da qualidade aprovado de acordo com as especificações do fornecedor e ter um produto certificado de acordo com o RBHA 45;
- (C) Possuir um sistema de controle de fornecedor eficiente e possuir operadores com qualificações mínimas que permitam a produção de peças de reposição e modificação de acordo as subpartes K e O do RBHA 21;
- (D) Demonstrar a capacidade de seu sistema por meio de auditorias internas, análises críticas e conhecimentos dos requisitos aplicáveis através de treinamentos específicos de produção aeronáutica;
- (E) Possuir um certificado de aeronavegabilidade emitido segundo a subparte H do RBHA 21 e demonstrar a conformidade do Sistema de Organização de Produção com o RBHA 21 G.

55 - O que é certificação de Aeronavegabilidade?

- (A) Aprovação para uma aeronave individual consistindo em atestar que a aeronave fabricada está conforme o projeto de tipo aprovado; e em condições de operar com segurança;
- (B) Certificado emitido pela Autoridade Aeronáutica atestando que a aeronave cumpre com os requisitos de aeronavegabilidade;
- (C) Certificado emitido pela ANAC atestando que a aeronave foi produzida de acordo com o Certificado de Homologação de Empresa;
- (D) Certificado emitido pela ANAC atestando que uma aeronave militar está de acordo com o projeto de tipo aprovado;
- (E) Aprovação para um conjunto de aeronaves.

56 - Os certificados de aeronavegabilidade, de acordo com a subparte H do RBHA 21, classificam-se em:

- (A) Padrão e de Homologação;
- (B) Especial e de Homologação;
- (C) Padrão e Especial;
- (D) Homologação de Empresa e de Tipo de aeronave;
- (E) Exportação e Padrão.

57 - Qual Superintendência é responsável pela emissão do certificado de aeronavegabilidade padrão:

- (A) SRI;
- (B) SAF;
- (C) SSA;
- (D) SSO;
- (E) SAI.

58 - Assinale a alternativa errada:

- (A) Dificuldade em Serviço é sempre que um sistema, componente ou parte de uma aeronave, motor, hélice ou produto aeronáutico apresentar qualquer falha, defeito ou mau funcionamento;
- (B) Diretriz de Aeronavegabilidade (DA) é um tipo de documento emitido pela ANAC quando uma condição insegura existir em uma determinada aeronave, motor, hélice ou produto aeronáutico instalado em uma aeronave;
- (C) Boletim de Serviço é um documento emitido pela ANAC para uma determinada aeronave, motor, hélice ou produto aeronáutico que contem instruções de reparo, modificação ou manutenção;
- (D) Uma aeronave que NÃO cumpre uma DA acaba por deixar de estar em conformidade com o projeto aprovado;
- (E) A garantia e a melhoria do nível de segurança de um produto aeronáutico dependem dos sistemas de coleta de informação de segurança dos operadores, oficinas e autoridades aeronáuticas (“feedback”).

59 - Defeitos/falhas que NÃO precisam ser relatados à autoridade aeronáutica pelo detentor de um Certificado de Homologação de Tipo:

- (A) falhas, mau funcionamento ou defeitos identificados positivamente como provocado por manutenção imprópria ou uso impróprio;
- (B) acúmulo ou circulação de gases tóxicos ou nocivos na cabine dos pilotos ou dos passageiros;
- (C) vazamentos de fluidos inflamáveis em locais onde normalmente existem fontes de ignição ou pontos quentes;
- (D) defeitos do sistema de freio causado por falha estrutural ou falha de material durante operação;
- (E) falhas de motor.

60 - Os representantes credenciados da GGCP são selecionados de acordo com o RBHA:

- (A) 21;
- (B) 23;
- (C) 25;
- (D) 27;
- (E) 183.

61 - Um credenciamento como representante credenciado é válido por:

- (A) Um ano;
- (B) Dois anos;
- (C) Três anos;
- (D) Quatro anos;
- (E) Cinco anos.

62 - De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica, os aeródromos civis são classificados em aeródromos públicos e aeródromos privados, dependendo do seu uso. Todavia, para que um aeródromo seja classificado como aeroporto, qual(is) a(s) condição(ões) que uma unidade aeroportuária deve atender?

- (A) ser dimensionado para aeronaves de grande porte;
- (B) ser dimensionado para aeronaves de grande porte e destinado ao tráfego aéreo internacional;
- (C) ser público e dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e/ou pessoas;
- (D) ser dotado de instalações e facilidades para apoio de operações de aeronaves e/ou pessoas, exclusivamente;
- (E) ser dimensionado para o atendimento exclusivamente de aeronaves de asa fixa.

63 - Quais os fatores que interferem no dimensionamento do comprimento de uma pista de pouso e decolagem?

- (A) Envergadura, bitola e comprimento da aeronave crítica;
- (B) Condições atmosféricas da localidade e características físicas da aeronave crítica;
- (C) Aspectos operacionais da aeronave e condições topográficas do sítio aeroportuário;
- (D) Características físicas da aeronave crítica e condições topográficas do sítio aeroportuário;
- (E) Condições operacionais da aeronave crítica e condições atmosféricas da localidade.

64 - O Aeroporto é dividido em duas grandes áreas: Lado Ar e Lado Terra. Dentre as alternativas abaixo, assinale aquela que apresenta somente componentes aeroportuários que se localizam no Lado Terra.

- (A) Terminal de passageiros, estacionamento de veículos, meio-fio, via de serviço e via de acesso;
- (B) Terminal de passageiros, pátio de estacionamento de aeronaves, estacionamento de veículos e meio fio;
- (C) Pista de pouso e decolagem, pistas de táxi, pátio de estacionamento de aeronaves e pátio de estadia;
- (D) Terminal de passageiros, pátio de equipamentos de rampa, estacionamento de veículos e via de serviço;
- (E) Terminal de passageiros, estacionamento de veículos, edificações de apoio às operações aéreas e pista de táxi.

65 - Identifique nas alternativas abaixo a filosofia de planejamento que norteia o dimensionamento de um terminal de passageiros?

- (A) Atender 100% dos passageiros da aeronave crítica de um aeroporto;
- (B) Dimensionar em função do número de passageiros na hora-pico e do número de aeronaves;
- (C) Atender 100% dos visitantes e funcionários do aeroporto;
- (D) Dimensionar em função do número de passageiros previsto na hora-pico e do nível de serviço pretendido;
- (E) Dimensionar em função da configuração do terminal de passageiros.

66 - Os três principais instrumentos de controle do uso do solo no entorno dos aeroportos são:

- (A) Estudo de Impacto Ambiental, Plano de Zona de Proteção e o Plano de Emergência;
- (B) Plano de Zona de Proteção, Plano de Zoneamento de Ruído e a Área de Segurança Aeroportuária;
- (C) Área de Segurança Aeroportuária, Plano Emergência e o Estudo de Impacto Ambiental – EIA;
- (D) Plano de Zona de Proteção, Plano de Segurança Aeroportuária e o Plano de Emergência;
- (E) Plano de Emergência, Estudo de Impacto Ambiental – EIA e Plano de Segurança Aeroportuária.

67 - Em um Plano Básico de Zoneamento de Ruído são necessários os seguintes dados:

- (A) Percentual de utilização de cabeceiras, Número de movimentos e Rotas das aeronaves;
- (B) Rotas das aeronaves, Número de movimentos e Número de vôos noturnos;
- (C) Número de vôos noturnos, Tipo de Aviação e Percentual de utilização de cabeceiras;
- (D) Rotas das aeronaves, Tipo de Aviação e Número de vôos noturnos;
- (E) Tipo de Aviação, Número de movimentos e Número de vôos noturnos.

68 - Quais as características e função da Área de Segurança de Fim de Pista (RESA)?

- (A) Área localizada junto à cabeceira da pista de pouso e decolagem que visa o atendimento de uma aeronave nos procedimentos de decolagem, caso seja necessário abortar a decolagem;
- (B) Área situada na extensão da pista de pouso e decolagem, que tem como propósito reduzir o risco de dano na aeronave no caso dela necessitar ultrapassar o fim da pista durante as operações de pouso e decolagem (overrun) ou quando a aeronave toca o solo antes da cabeceira (undershooting);
- (C) Área localizada nas laterais da pista de pouso e decolagem, que visa atender a arremetida das aeronaves, em caso de anormalidade nos procedimentos de pouso;
- (D) Área situada na extensão da pista de pouso e decolagem, que tem como único objetivo atender as aeronaves que saiam da pista nos procedimentos de decolagem;
- (E) Área localizada no interior da pista de pouso e decolagem, junto às cabeceiras, que tem por objetivo atender os procedimentos padrões das aeronaves nos procedimentos de pouso e decolagem.

69 - Combinação de medidas e de recursos humanos e materiais destinados a garantir a integridade de passageiros, tripulantes, pessoal de terra, público em geral, aeronaves e instalações de aeroportos brasileiros, nacionais e internacionais, protegendo as operações da aviação civil contra atos de interferência ilícita cometidos no solo ou em vôo. Esta definição refere-se a(ao):

- (A) Sistema de Aviação Civil;
- (B) Facilidade Aeroportuária;
- (C) Segurança da Aviação Civil;
- (D) Facilitação do Transporte Aéreo;
- (E) Segurança da Administração Aeroportuária.

70 - As normas para segurança da aviação civil, no âmbito internacional, nacional e em um aeroporto específico, estão estabelecidas, respectivamente, nos seguintes documentos:

- (A) PNAVSEC, PSA, PSESCA;
- (B) ANEXO 17, PNAVSEC, PSA;
- (C) ANEXO 17, PNAVSEC e PSEA;
- (D) ANEXO 17, PNAVSEC e PSESCA;
- (E) PNAVSEC, ANEXO 17 e PSESCA.

71 - Em relação à inspeção dos passageiros, funcionários e tripulantes, antes do acesso às Áreas Restritas de Segurança (ARS) é CORRETO afirmar que:

- (A) o passageiro estará isento se for um Policial Federal em viagem de férias e/ou a trabalho;
- (B) tripulantes uniformizados e portando crachá da Empresa Aérea estão isentos da inspeção;
- (C) os funcionários credenciados pela Administração Aeroportuária Local estão isentos da inspeção;
- (D) o militar uniformizado tem acesso às áreas restritas de segurança (ARS) sem se submeter à inspeção;
- (E) nenhum passageiro está isento de inspeção, devendo ser negado o acesso às ARS aos que NÃO se submeterem a tal procedimento.

72 - O documento da OACI que estabelece os procedimentos que devem ser adotados pelos Estados Contratantes para aplicação eficiente dos controles de fronteiras, visando agilizar o trâmite de passageiros, tripulantes, bagagens e cargas, é o(a):

- (A) PSEA;
- (B) Anexo 9;
- (C) Anexo 17;
- (D) PNAVSEC;
- (E) Resolução 9.

73 - Uma das facilidades mais importantes em um aeródromo que esteja habilitado a realizar operações noturnas é o seu balizamento, justamente por se tratar de um Auxílio Visual à Navegação Aérea (Capítulo 5, do Anexo 14).

Tendo em vista sua grande importância para o seguro funcionamento da área operacional do aeroporto, naquilo que diz respeito ao taxiamento e estacionamento das aeronaves, indique abaixo a melhor seqüência, naquilo que se relaciona às cores das luzes de uma pista de pouso e decolagem e das pistas de táxi:

- (A) Pistas de Táxi: luz azul; Pista de Pouso e Decolagem: luz branca;
- (B) Pistas de Táxi: luz amarela; Pista de Pouso e Decolagem: luzes brancas e amarelas;
- (C) Pista de Pouso e Decolagem: luzes brancas, âmbar e vermelhas; Pistas de Táxi: luz azul;
- (D) Pista de Pouso e Decolagem: luzes âmbar, vermelhas e brancas; Pistas de Táxi: luz amarela;
- (E) Pistas de Táxi: luz vermelha; Pista de Pouso e Decolagem: luzes brancas, azuis e amarelas.

74 - A utilização de veículos rebocadores para realizar o deslocamento de aeronaves entre pontos da área operacional constitui-se num tipo de serviço auxiliar de transporte aéreo, chamado:

- (A) Atendimento de aeronaves;
- (B) Movimentação de aeronaves;
- (C) Transporte de superfície;
- (D) Reboque de aeronaves;
- (E) Manobra de aeronaves.

75 - O documento a ser emitido que é exigido no contrato de transporte aéreo de cargas é:

- (A) Manifesto de Carga;
- (B) Conhecimento Aéreo;
- (C) Minuta de Carga;
- (D) Declaração do Embarcador;
- (E) Ordem de Despacho Aéreo de Cargas.

76 - De acordo com o Doc 9859 da OACI, Segurança Operacional é a condição de:

- (A) Eliminação dos acidentes;
- (B) Ausência de falhas humanas;
- (C) Ausência de perigos;
- (D) Gerenciamento dos perigos;
- (E) Gerenciamento dos riscos.

77 - O Certificado de Homologação Operacional deve ser obtido pelo responsável pela Administração Aeroportuária Local de um aeroporto doméstico com vôos:

- (A) Não regulares, com aeronaves com mais de 60 assentos;
- (B) Regulares, com aeronaves com mais de 60 assentos;
- (C) Não regulares, com aeronaves com mais de 30 assentos;
- (D) Regulares, com aeronaves com mais de 30 assentos;
- (E) Regulares, com aeronaves entre 30 e 60 assentos.

78 - O processo de certificação operacional dos aeroportos brasileiros foi estabelecido em cinco fases, que obedecem à seguinte seqüência:

- (A) Inspeção Inicial de Certificação, Consulta Preliminar, Solicitação Formal, Avaliação Formal e Certificação;
- (B) Consulta Preliminar, Solicitação Formal, Inspeção Inicial de Certificação, Avaliação Formal e Certificação;
- (C) Inspeção Inicial de Certificação, Avaliação da Solicitação, Consulta Preliminar, Solicitação Formal e Certificação;
- (D) Consulta Preliminar, Inspeção Inicial de Certificação, Solicitação Formal, Avaliação da Solicitação e Certificação;
- (E) Consulta Preliminar, Solicitação Formal, Avaliação da Solicitação, Inspeção Inicial de Certificação e Certificação.

79 - A Inspeção Aeroportuária tem por objetivo:

- (A) verificar o cumprimento da legislação brasileira, correlacionada ao Sistema de Aviação Civil, e demais normas e requisitos estabelecidos nos Anexos à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (CACI);
- (B) verificar se as condições de segurança operacional e de proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita, do aeroporto, estão em conformidade com a legislação brasileira, bem como as normas constantes dos Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (CACI);
- (C) atender situações emergenciais ou específicas, a critério da ANAC ou GERÊNCIAS REGIONAIS;
- (D) verificar se as condições de segurança operacional, correlacionadas ao Sistema de Aviação Civil e de proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita, do aeroporto, estão em conformidade com a legislação brasileira;
- (E) verificar se as condições de segurança do aeroporto estão em conformidade com a legislação brasileira, correlacionada ao Sistema de Aviação Civil e demais normas e requisitos estabelecidos nos Anexos à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional (CACI).

80 - Na elaboração do Programa Anual de Inspeção Aeroportuária (PAIA), deverão ser considerados os fatores de planejamento, obedecendo as prioridades e periodicidades correlacionados ao aeroporto que possui o seguinte tipo de operação.

- (A) aeroporto com operação de transporte aéreo doméstico, utilizando aeronaves com capacidade inferior a 31 (trinta e um) assentos (pelo menos a cada três anos);
- (B) aeroporto com operação de transporte aéreo doméstico, utilizando aeronaves com capacidade superior a 30 (trinta) e inferior a 61 (sessenta e um) assentos (pelo menos a cada cinco anos);
- (C) aeroporto com operação de transporte aéreo doméstico, utilizando aeronaves com capacidade superior a 60 (sessenta) assentos (pelo menos a cada dois anos);
- (D) aeroporto com operação de transporte aéreo internacional (pelo menos a cada três anos);
- (E) aeroporto com operação de transporte aéreo internacional (pelo menos a cada dois anos).

81 - As tarifas relativas à Infra-Estrutura Aeroportuária são:

- (A) Tarifas de Embarque, de Pouso e de Permanência no Pátio de manobras;
- (B) Tarifas de Embarque, de Pouso, de Permanência no Pátio de manobras e na Área de Estadia;
- (C) Tarifas de Embarque, de Pouso, de Permanência no Pátio de manobras e na Área de Estadia e de Armazenagem e Capatazia;
- (D) Tarifas de Embarque, de Permanência no Pátio de manobras e na Área de Estadia e de Armazenagem e Capatazia;
- (E) Tarifas de Embarque, de Pouso, de Permanência no Pátio de manobras e na Área de Estadia e de Uso das Comunicações e dos Auxílios-Rádio e Visuais em Área Terminal de Tráfego Aéreo.

82 - Considerando os aspectos do perigo aviário, que elementos são necessários para que se caracterize um problema de queda na segurança de voo e risco de colisão? Marque a opção correta:

- (A) Aeronave; aves e área patrimonial;
- (B) Área patrimonial; aves e fatores de atração;
- (C) Trajetória de voo; aeronave e aves;
- (D) Trajetória de voo; terminal de passageiros e aeronaves;
- (E) Aeroporto; aeronave e área patrimonial.

83 - A partir do ano de 2003, com a proibição na Europa e nos EUA da operação de aeronaves classificadas como Capítulo 2 do Anexo 16, volume 1, da OACI, muitas aeronaves ruidosas tiveram sua operação suspensa de uma hora para outra, embora ainda estejam em boas condições técnicas. Conseqüentemente, autoridades aeronáuticas de países em desenvolvimento, e preocupadas em evitar problemas ambientais, devem observar com atenção:

- (A) a tendência dos preços de “leasing” de aeronaves silenciosas aumentarem, devido ao aumento da procura por parte dos operadores aéreos;
- (B) a demanda por formação de pessoal capacitado, tanto para operar quanto para manter as novas aeronaves silenciosas;
- (C) a necessidade dos operadores aéreos de elevarem os preços dos bilhetes aéreos, já que aeronaves mais ruidosas são mais antigas e têm custos operacionais maiores;
- (D) a possibilidade dos operadores aéreos de seus respectivos países de adquirirem uma grande quantidade de aeronaves ruidosas a preço baixo, aumentando a geração de ruído;
- (E) um possível aumento de reclamações por parte de moradores que vivem ao redor de aeroportos que operam aeronaves ruidosas, à medida que mais aeronaves deste tipo entrem em operação.

84 - A empresa A transporta 100 passageiros em um vôo de 3.000 quilômetros, enquanto a empresa B transporta 300 passageiros em um vôo de 1.100 quilômetros. Quanto à produtividade das companhias aéreas pode-se afirmar:

- (A) A empresa A é mais produtiva que a B;
- (B) A empresa B é mais produtiva que a A;
- (C) Ambas apresentam o mesmo nível de produtividade;
- (D) Não é possível afirmar nada sobre a produtividade das empresas com base nos dados apresentados;
- (E) Uma empresa C resultante da fusão de A e B é menos produtiva que A.

85 - O transporte aéreo brasileiro, apesar da quantidade expressiva de unidades aeroportuárias, se caracteriza por ter um perfil bastante concentrado de demanda. Nesse sentido, aqueles aeroportos que mais se destacam em termos de concentração de demanda são:

- (A) Aeroportos da região nordeste, devido à proximidade dos roteiros turísticos do mercado europeu;
- (B) Aeroportos da região norte, devido à falta de concorrência dos demais modos de transporte;
- (C) Aeroportos da região sul, devido à intensificação do tráfego na América do Sul decorrente do MERCOSUL;
- (D) Aeroportos das áreas terminais de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais juntamente com o Aeroporto de Brasília;
- (E) Aeroportos do Centro-Oeste, devido ao desempenho alcançado pelo agro-negócio.

86 - A Gerência de Capacitação de Recursos Humanos – GCRH está diretamente subordinada à:

- (A) Gerência-Geral de Recursos Humanos;
- (B) Superintendência de Infra-estrutura Aeroportuária;
- (C) Gerência-Geral de Suporte ao Desenvolvimento da Aviação Civil;
- (D) Gerência-Geral de Estudos e Capacitação de Recursos Humanos;
- (E) Superintendência de Estudos, Pesquisas e Capacitação para a Aviação Civil.

87 - Assinale, dentre as alternativas abaixo, a única que NÃO é da competência da Gerência de Capacitação de Recursos Humanos – GCRH, conforme Regimento Interno da ANAC a/o:

- (A) Elaboração, a revisão e a atualização de Manuais de Curso;
- (B) Promoção da certificação operacional de escolas de aviação civil e centros de treinamento;
- (C) Planejamento, a realização e a avaliação de cursos em diferentes modalidades de ensino;
- (D) Emissão de pareceres técnico-pedagógicos a respeito da elaboração, revisão e atualização de currículos mínimos;
- (E) Realização de análises ocupacionais das funções cuja capacitação seja oferecida pelas Escolas de Aviação Civil.

88 - O planejamento dos cursos no âmbito externo é apresentado através de um documento legal denominado:

- (A) Plano de Curso;
- (B) Grade Curricular;
- (C) Manual de Curso;
- (D) Programação Semanal de Curso;
- (E) Programa Permanente de Capacitação.

89 - O documento do planejamento ou da atualização de um curso, elaborado e atualizado pela ANAC, tem por finalidade apresentar os / as:

- (A) Conhecimentos científicos e técnicos, pesquisas; análise ocupacional da atividade, bem como requisitos estabelecidos pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI);
- (B) Exigências mínimas necessárias para que as escolas do país preparem profissionais capazes de atuar em qualquer Estado membro da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI);
- (C) Orientações relativas à elaboração das questões dos exames teóricos aplicados pela ANAC, bem como sobre procedimentos a serem adotados quando da inspeção nas escolas;
- (D) Resultados das tarefas realizadas pela equipe coordenada por pedagogo que inclui instrutores e profissionais em exercício na atividade, cargo ou função para a qual o curso capacita;
- (E) Mínimos de conteúdo programático e de carga horária para cada disciplina e atividade prática do curso, objetivos a serem alcançados pelos alunos e uma breve orientação didática aos instrutores e ao coordenador do curso.

90 - Com relação aos Fundamentos da metodologia TRAINAIR, assinale a alternativa INCORRETA:

- (A) A elaboração dos objetivos instrucionais é realizada na Fase 4, denominada Concepção do Plano de Estudos;
- (B) A metodologia TRAINAIR é a forma adotada pela OACI quando se tem por finalidade apresentar novas tecnologias de ensino;
- (C) O processo de preparação de cursos da metodologia TRAINAIR abrange nove fases, envolvendo um detalhado trabalho de elaboração de documentos;
- (D) O conjunto completo de material de um treinamento, elaborado segundo as normas TRAINAIR, que representa o curso em si, denomina-se Conjunto de Material Didático Normalizado – CMDN;
- (E) A fase na qual é elaborado um plano detalhado para os “eventos de instrução” de cada módulo, sendo definida a forma pela qual o conteúdo será organizado e apresentado, com as especificações detalhadas do material de instrução, denomina-se Concepção dos Módulos.

91 - O documento elaborado pela Superintendência de Estudos, Pesquisas e Capacitação para a Aviação Civil - SEP, por meio da Gerência de Capacitação de Recursos Humanos – GCRH para a divulgação dos cursos por ela oferecidos durante o ano é o / a:

- (A) Grade Curricular;
- (B) Manual de Curso;
- (C) Plano de Trabalho Escolar;
- (D) Catálogo de Eventos de Instrução;
- (E) Plano Permanente de Capacitação por Competência.

92 - Os cursos oferecidos durante o ano vigente são apresentados através de itens que fornecem ao interessado uma visão geral em termos de conteúdo, normas e requisitos que os envolvem. Identifique a alternativa que apresenta itens INCORRETOS.

- (A) Objetivos, grade curricular; período do curso;
- (B) Duração em carga horária, público-alvo, descrição do curso;
- (C) Número mínimo e máximo de alunos; idioma; duração em dias;
- (D) Descrição do curso; objetivos; síntese do conteúdo programático;
- (E) Pré-requisitos, informações complementares. duração em dias e carga horária.

93 - No Programa Permanente de Capacitação por Competência – PPCC os cursos são classificados de acordo com os períodos de duração. São considerados cursos de média duração aqueles que são ministrados num período de:

- (A) Até um ano;
- (B) Até seis meses;
- (C) Três a seis meses;
- (D) Seis a nove meses;
- (E) Seis meses a um ano.

94 - Para o PMBOK, Projeto é um(a):

- (A) operação contínua e repetitiva realizada por uma organização para atingir um conjunto de objetivos;
- (B) trabalho desenvolvido por stakeholders que afeta diretamente a organização;
- (C) operação que visa integrar vários trabalhos com missões e objetivos comuns;
- (D) esforço temporário para criar um serviço, produto ou resultado exclusivo;
- (E) conjunto de registros gráficos produzidos por arquitetos ou engenheiros.

95 - A Organização de Aviação Civil Internacional, através de seu Programa de Fatores Humanos e Segurança de Vôo, tem a missão de melhorar a segurança na aviação. Um dos métodos utilizados que auxiliam na implementação desta missão seria a(s):

- (A) atualização constante do pessoal operacional;
- (B) publicação de material orientador de conscientização;
- (C) auditorias de segurança programadas periodicamente;
- (D) vigilância constante sobre a utilização das medidas propostas;
- (E) proposição de recomendações de segurança e verificação de seu cumprimento.

96 - A Norma Regulamentadora 17, do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), estabelece parâmetros para a adaptação das condições de trabalho às características psicofisiológicas dos trabalhadores. Para tal, também determina a realização de uma análise ergonômica do trabalho para avaliar esta adaptação, que, por sua vez, deve abordar, no mínimo, as condições de trabalho. A NR 17 aborda as seguintes condições de trabalho:

- (A) levantamento, transporte e descarga de materiais; atividades e operações perigosas; e, condições sanitárias e de conforto nos locais de trabalho;
- (B) condições sanitárias e de conforto nos locais de trabalho; atividades e operações perigosas; mobiliário; equipamentos; e, organização do trabalho;
- (C) levantamento, transporte e descarga de materiais; mobiliário; equipamentos; condições ambientais do posto de trabalho; e, organização do trabalho;
- (D) mobiliário; equipamentos; condições ambientais do posto de trabalho; proteção contra incêndios; e condições sanitárias e de conforto nos locais de trabalho;
- (E) transporte, movimentação, armazenagem e manuseio de materiais; mobiliário; proteção contra incêndios; atividades e operações perigosas; e, organização do trabalho.

97 - Dentre os projetos da Gerência de Articulação Estratégica:

- (A) intranets e internet não são modelos de GC;
- (B) os portais corporativos são importantes, mas não atendem aos objetivos das organizações;
- (C) as intranets atendem a todos os objetivos das organizações;
- (D) repositórios, universidades corporativas e internet são importantes para as universidades públicas;
- (E) todos os modelos acima citados são importantes, de acordo com as finalidades específicas e objetivas para cada organização.

98 - O Instrumento jurídico internacional conceituado como de maior importância denomina-se:

- (A) Concordata;
- (B) Acordo;
- (C) Tratado;
- (D) Memorando de entendimento;
- (E) Ata de Consulta.

99 - Dentre as organizações internacionais, indique a que trata dos temas relativos ao comércio internacional:

- (A) IATA;
- (B) ACI;
- (C) OMC;
- (D) ALTA;
- (E) CLAC.

100 - O Acordo sobre Serviços Aéreos inclui sempre um quadro operacional. Indique a denominação do documento que o contém:

- (A) Memorando de Entendimento;
- (B) Anexo ao Acordo;
- (C) Ata da Consulta;
- (D) Liberdades do Ar;
- (E) Autorização de Exploração.



Núcleo de Computação Eletrônica
Universidade Federal do Rio de Janeiro

Prédio do CCMN - Bloco C
Cidade Universitária - Ilha do Fundão - RJ
Central de Atendimento - (21) 2598-3333
Internet: <http://www.nce.ufrj.br>