

NEW FLIGHT ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL
SEGURANÇA DE VOO



01 – É o órgão central do SIPAER:

- (a) SERIPA (b) COMAER (c) CENIPA (d) DIPAA

02 – Órgão SIPAER que faz investigação e prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos ocorrido com aeronaves pertencentes ao Transporte Aéreo Regular:

- (a) OACI (b) SPAA (c) SIPAA (d) DIPAA

03 – A mitologia grega nos revela que o sonho de voar é tão antigo quanto à própria existência humana. Conta a História que Ícaro foi o primeiro homem a realizar um voo por seus meios próprios, o que acarretou num acidente. Assim como os entes filiados à OACI devem seguir as diretrizes e regras impostas para que a aviação civil seja segura, Ícaro deveria ter seguido o que chamamos de:

- (a) Conselho Universal (b) Primeira Recomendação
(c) Medidas Mitigadoras (d) Normas do Sistema do Comando da Aeronáutica

04 – Período que representa a explosão da aviação:

- (a) Primeira Guerra Mundial (1914/1918) (b) Segunda Guerra Mundial (1939/1945)
(c) Guerra Fria (1945/1991) (d) Revolução Francesa (1789/1799)

05 – Cabe ao SPAA:

- (a) Coordenar as ações de segurança na aviação civil internacional
(b) Investigar acidentes aeronáuticos ocorrido com aeronaves pertencentes a aviação geral
(c) Investigar acidentes aeronáuticos ocorrido com aeronaves pertencentes a aviação militar
(d) Realizar as atividade de prevenção de acidentes aeronáuticos nas organizações civis

06 – Cabe ao SIPAA :

- (a) Coordenar as ações de segurança na aviação civil
(b) Investigar acidentes aeronáuticos ocorrido com aeronaves pertencentes a aviação comercial
(c) Investigar acidentes aeronáuticos ocorrido com aeronaves pertencentes a aviação geral
(d) Coordenar as ações de segurança na aviação civil comercial

07 – O documento formal destinado ao registro dos relatos de fatos considerados potencialmente perigosos à aviação e que permite a adoção de medidas corretivas pelas autoridades competentes é o:

- (a) Relatório Final (b) Relatório Preliminar (c) Relatório de Ocorrência de Solo
(d) Relatório de Prevenção

08 – As investigações de acidentes e incidentes aeronáuticos tem por finalidade:

- (a) Definir acidentes em garimpos e verificar de quem é a responsabilidade
- (b) Prevenir acidentes aeronáuticos, eliminando fatores para sua ocorrência**
- (c) Prevenir incidentes, responsabilizando o operador da aeronave
- (d) Definir responsabilidades do comandante e os demais tripulantes

09 – Toda a ocorrência relacionada com a operação de uma aeronave, em que não haja a intenção de voar, é considerada:

- (a) Acidente Aeronáutico (b) Incidente Aeronáutico
- (c) Ocorrência de Solo** (d) Incidente Aeronáutico Grave

10 – O SIPAER tem como principal objetivo:

- (a) Investigação de Acidentes **(b) Prevenção de Acidentes**
- (c) Reparação de Danos (d) Punição dos Culpados

11 – A responsabilidade de treinamento dos tripulantes após um pouso de emergência ou após qualquer ocorrência que possa ser considerada como acidente ou incidente aeronáutico compete ao:

- (a) DIPAA (b) CIPAA (c) SIPAER **(d) Explorador da Aeronave**

12 – Grupo de pessoas designado para investigar um acidente aeronáutico específico, convocado por um Comando Investigador, de acordo com as características do acidente denomina-se:

- (a) CIAA** (b) DIPAA (c) CNPAA (d) CENIPA

13 – O elemento civil credenciado para investigação de acidentes aeronáuticos envolvendo aeronave civil brasileira pertence a companhia aérea regular é designado:

- (a) Proprietário da Aeronave **(b) ASV da Companhia Aérea**
- (c) Operador da Aeronave (d) OSV do Comando Aéreo Regional

14 – No caso de aeronave desaparecida ou em local absolutamente inacessível, considera-se:

- (a) Acidente Grave (b) Incidente Aeronáutico
- (c) Incidente Aeronáutico Grave **(d) Acidente Aeronáutico**

15 – Em uma organização militar do Comando da Aeronáutica deverá existir um departamento que seja responsável pelos programas voltados para a prevenção de Acidentes Aeronáuticos, denominado:

- (a) SPAA **(b) DPAA** (c) SIPAA (d) DIPAA

16 – Quando em voo ocorrer algo como colisão com pássaros, sem prejuízos ou danos físicos e materiais, caracteriza-se um(a):

- (a) Acidente Aeronáutico Leve (b) Acidente Aeronáutico Grave
- (c) Incidente Aeronáutico** (d) Situação de Sobreaviso

17 – O anexo 13 da OACI, está relacionado com:

- (a) Regras do Ar
- (b) Licença de Pessoal
- (c) **Investigação de Acidentes Aeronáuticos**
- (d) Transporte com materiais perigosos por via aérea

18 – No caso de erro do projeto, falha de manuseio, fadiga de material ou na própria fabricação de uma aeronave, o fator considerado como contribuinte é o fator:

- (a) operacional
- (b) humano
- (c) **material**
- (d) fisiológico

19 – O relatório reservado que contém dados preliminares sobre um acidente aeronáutico que servirão para uma investigação é o:

- (a) Relatório Final
- (b) **Relatório Preliminar**
- (c) Relatório Diário
- (d) Boletim Interno

20 – Investigar os acidentes aeronáuticos de uma empresa aérea é responsabilidade de:

- (a) CNPAA
- (b) GER
- (c) Explorador
- (d) **ASV**

21 – O Militar credenciado pelo CENIPA designado para o desempenho das atividades de prevenção e investigação de acidentes aeronáuticos é denominado:

- (a) ASV
- (b) **OSV**
- (c) ESV
- (d) EC-PREV

22 – O documento formal de extrema importância para a prevenção de acidentes aeronáuticos, que contém informações detalhadas sobre a investigação de um acidente aeronáutico denomina-se:

- (a) RP (Relatório Preliminar)
- (b) RELIN (Relatório de Incidentes)
- (c) RELPREV (Relatório de Prevenção)
- (d) **RELIAA (Relatório de Investigação de Acidente Aeronáutico)**

23 – Ocorrendo um acidente aeronáutico, a investigação final do mesmo, feita pelo CENIPA, será concluída no prazo de:

- (a) 15 dias
- (b) 45 dias
- (c) 60 dias
- (d) **90 dias**

24 – A falha no planejamento, erro cometido pelo piloto, decorrente de inadequada preparação para o voo ou parte dele, será considerado um fator contribuinte num acidente aeronáutico, denominado:

- (a) Fator Humano
- (b) Fator Material
- (c) **Fator Operacional**
- (d) Fator Disciplinar

25 – Após a ocorrência de um acidente aeronáutico:

- (a) O CMA (certificado médico aeronáutico) dos tripulantes envolvidos se torna permanente

(b) O CMA (certificado médico aeronáutico) permanece válido, dependendo do parecer da CIAA

(c) O CMA (certificado médico aeronáutico) será revogado, por decisão judicial fundamentada

(d) O CMA (certificado médico aeronáutico) perderá a validade se houver Morte ou Lesão Grave

26 – Autoridade nacional responsável pela administração do SIPAER no Brasil:

- (a) ANAC (b) COMAR (c) COMAER (d) OACI

27 – É a entidade ministerial ou interministerial que reúne autoridades da aviação civil e dos outros ministérios em prol de novas políticas acerca da prevenção de acidentes aeronáuticos:

- (a) CENIPA (b) SERIPA (c) CNPAA (d) COMDABRA

28 – É um subprograma do Programa de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos de uma organização que contém ações mitigadoras para a diminuição da ocorrência de objetos estranhos que possam causar danos:

- (a) VSO (b) FOD (c) SGSO (d) PEAA

29 – Não é considerado um Princípio Filosófico do SIPAER:

- (a) Reportar incidentes é prevenir acidentes
(b) A prevenção de acidentes é responsabilidade de todos
(c) A prevenção de acidentes é um ato egoísta
(d) Um acidente aeronáutico é caracterizado como uma sequência de eventos

30 – As diretrizes que não podem ser cumpridas pelos Estados Contratantes filiados à OACI são conhecidas como:

- (a) Recomendações (b) Medidas Mediatas
(c) Extrato Confidencial (d) Diferenças

31 – No que diz respeito à criação da OACI e ao ANEXO 13, pode-se afirmar que:

- (a) Surgiram em 1944 na Convenção de Chicago
(b) Surgiram em 1944 na Convenção de Varsóvia
(c) Surgiram em 1929 na Convenção de Chicago
(d) Surgiram em 1929 na Convenção de Varsóvia

32 – Os fatores contribuintes se dividem em Fatores Humanos, Fatores Operacionais e Fatores Materiais, os fatores humanos podem ser divididos em:

- (a) Fisiológicos e Psicopedagógicos (b) Filosóficos e Psicológicos
(c) Corporais e Comportamentais (d) Fisiológicos e Psicológicos

33 – Em relação ao Relatório Preliminar e Final, pode-se afirmar que:

- (a) O RP é extensivo e o RF é reservado (b) O RP é reservado e o RF é extensivo

(c) Ambos são reservados

(d) Ambos são ostensivos

34 - É toda ocorrência que não um acidente ou incidente, onde a aeronave ou algum dos seus componentes não funcione de forma correta, exigindo ações corretivas:

(a) Incidente Aeronáutico Grave (b) Ocorrência de Solo

(c) **Ocorrência Anormal** (d) Falha Humana

35 – São os setores de prevenção de todas as organizações voltadas para as atividades relacionadas com a aviação civil:

(a) **Elos Executivos** (b) Elementos Credenciados

(c) Comandos Investigadores (d) Busca e Salvamento

36 - Os documentos técnicos emitidos pela OACI, com o objetivo de tornar segura e regular navegação aérea internacional, são os(as):

(a) diferenças (b) regulamentos (c) manuais (d) **anexos**

37 - O órgão central do sistema de Prevenção de Acidente Aeronáutico é o(a):

(a) DIPAA (b) CIAA (c) SERIPA (d) **CENIPA**

38 - O objetivo principal do SIPAER é:

(a) realizar inquéritos (b) descobrir o culpado de um acidente

(c) **prevenir acidentes** (d) punir os responsáveis

39 - Toda ocorrência envolvendo o tráfego aéreo, que constitua risco para a aeronave relacionada com facilidades, procedimento e proximidade das aeronaves caracteriza um:

(a) Acidente de solo (b) Incidente de voo

(c) Acidente aeronáutico (d) **Incidente de tráfego aéreo**

40 - As providências relativas à guarda de aeronave envolvida em acidente aeronáutico são de responsabilidade do(a):

(a) **operador da aeronave** (b) órgão militar da área

(c) autoridade pública local (d) administrador do aeroporto

41 – É responsabilidade do operador/explorador, após a ocorrência de um acidente:

(a) **Comunicar a ocorrência de acidente ou incidente com aeronaves sob sua responsabilidade à organização do comando da aeronáutica/autoridade pública mais próxima e pelo meio mais rápido prestar todas as informações no prazo estabelecido**

(b) Manter a guarda da aeronave acidentada, mas não se preocupar com bem como os bens de terceiros

(c) Não comunicar aos familiares nem ao público a ocorrência e a relação de passageiros e tripulantes

(d) Remover da aeronave os destroços, mesmo sem a liberação pelo pessoal credenciado

42 – É considerada uma Técnica de Prevenção, na qual é feita uma pesquisa sobre os Fatores de Potencial Perigo nas diversas áreas de uma organização, sendo impessoal:

- (a) Análise de Tendências
- (b) Programa Educativo
- (c) **Vistoria de Segurança**
- (d) Estado Inicial

43 – A ação empregada para manter um equipamento em condições de uso ou para restaurá-lo para tal condição é conhecida como:

- (a) Limite para a deterioração
- (b) Gestão de Projetos
- (c) Planejamento e Controle
- (d) **Manutenção**

44 – É a atividade que precede à operação do avião, componente do Sistema de Manutenção:

- (a) **Planejamento**
- (b) Controle
- (c) Execução
- (d) Manutenção Corretiva

45 – A Vulnerabilidade da Produção ou Execução pode ser observada em:

- (a) uma falha no planejamento do programa de inspeção da aeronave;
- (b) uma falha na atualização de manuais, boletins técnicos ou diretivas técnicas;
- (c) um clima de tensão no ambiente de trabalho com soluções demoradas ou erros de julgamentos;

(d) **uma falha ou omissão na execução de serviços.**

46 – Impedir, Sustar ou Restringir o processo de deterioração para manter limites permissíveis são ações inseridas no contexto dos Princípios Básicos da Manutenção, sendo classificados como:

- (a) **Objetivo Primordial**
- (b) Correr do Tempo
- (c) Análise de Tendências
- (d) Estado Inicial

47 – Para uma correta operação da aeronave, sendo fruto de anos de trabalho, estudos, observações e experiências, o que pode ser utilizado como referência reunindo normas operacionais, listas de cheque, limitações e fatores relacionados com a operação?

- (a) Anexo 13
- (b) **Manual de Operações**
- (c) ICA 100-12
- (d) Cartas Aeronáuticas

48 – Para um Planejamento de Voo favorável, um piloto deve constatar que “está pronto para voar”. Sendo assim, é cabível que responda alguns questionamentos observando tópicos como:

- (a) Alimentação Adequada, Escala de Serviço, Humor e Sorte;
- (b) **Condições Físicas, Repouso, Alimentação Adequada e Auto-Medicação;**
- (c) Horas já voadas, Painel de Instrumentos, Nível de Escolaridade e Repouso;
- (d) METAR de todos os aeródromos do país, Repouso, Condições Físicas e Vento

49 – Toda pista de pouso e decolagem deve possuir:

- (a) uma biruta iluminada
- (b) outra pista alternativa

50 – No que tange ao reabastecimento com passageiro a bordo, deve-se garantir que:

- (a) haja pelo menos duas saídas de emergência com escadas;
- (b) os passageiros não saibam sobre o procedimento;
- (c) dentro da aeronave possa fumar, produzir faíscas ou chamas;
- (d) os equipamentos não dificultem uma possível evacuação dos passageiros**

51 - O tipo de manutenção que é realizada através de inspeções ou revisões periódicas, objetivando a preservação da segurança de voo, é denominado manutenção:

- (a) corretiva
- (b) avaliativa
- (c) preventiva**
- (d) qualitativa

52 - O comandante poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, menos as que se relacionam com:

- (a) registros no diário de bordo
- (b) navegação aérea
- (c) a comunicação com os órgãos ATS
- (d) segurança de voo**

53) Aos Agentes de Segurança de Voo (ASV), compete:

(a) manter constante vigilância em sua unidade para que a Doutrina de Segurança de Voo seja estritamente obedecida

(b) colaborar na elaboração e na execução dos Programas de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos no âmbito do DAC

(c) investigar acidentes e incidentes aeronáuticos e preparar os respectivos relatórios de aeronaves de empresas aéreas internacionais

(d) realizar exclusivamente o relatório final

54 - Quando no curso de uma investigação de acidente aeronáutico houver indícios de crime, transgressão ou contravenção, o comando investigador deverá instaurar inquérito policial:

- (a) no início, antes da busca e apreensão
- (b) em paralelo com a investigação do acidente**
- (c) após a conclusão da investigação do acidente
- (d) antes de serem tomadas as providências para remoção dos destroços

55 - A pessoa que tiver conhecimento de acidente aeronáutico ou da existência de destroços de aeronaves, deverá comunicar a autoridade competente:

- (a) pessoalmente
- (b) através do telefone
- (c) pelo meio mais rápido**
- (d) através de carta ou telegrama

56 - O sequestro preventivo da aeronave e sua retenção só é permitido quando a aeronave:

- (a) pousa num aeródromo privado
- (b) causa danos a terceiros e o seu proprietário se recusa a arcar com o ressarcimento**
- (c) pousa em emergência

<http://www.newflight.com.br>
escolanewflight@gmail.com
(21) 3258-0427 / 3258-0467