

GOL LIFT AVIATION PRACTICE TEST (SAMPLE)

STUDY GUIDE



**SAMPLE STUDY GUIDE
WITH LIMITED QUESTIONS**

**VISIT US ONLINE FOR
THE FULL VERSION STUDY GUIDE**

<https://gollift.examzify.com>



Copyright © 2026 by Examzify - A Kaluba Technologies Inc. product.

ALL RIGHTS RESERVED.

No part of this book may be reproduced or transferred in any form or by any means, graphic, electronic, or mechanical, including photocopying, recording, web distribution, taping, or by any information storage retrieval system, without the written permission of the author.

Notice: Examzify makes every reasonable effort to obtain accurate, complete, and timely information about this product from reliable sources.

SAMPLE

Table of Contents

Copyright	1
Table of Contents	2
Introduction	3
How to Use This Guide	4
Questions	5
Answers	8
Explanations	10
Next Steps	15

SAMPLE

Introduction

Preparing for a certification exam can feel overwhelming, but with the right tools, it becomes an opportunity to build confidence, sharpen your skills, and move one step closer to your goals. At Examzify, we believe that effective exam preparation isn't just about memorization, it's about understanding the material, identifying knowledge gaps, and building the test-taking strategies that lead to success.

This guide was designed to help you do exactly that.

Whether you're preparing for a licensing exam, professional certification, or entry-level qualification, this book offers structured practice to reinforce key concepts. You'll find a wide range of multiple-choice questions, each followed by clear explanations to help you understand not just the right answer, but why it's correct.

The content in this guide is based on real-world exam objectives and aligned with the types of questions and topics commonly found on official tests. It's ideal for learners who want to:

- Practice answering questions under realistic conditions,
- Improve accuracy and speed,
- Review explanations to strengthen weak areas, and
- Approach the exam with greater confidence.

We recommend using this book not as a stand-alone study tool, but alongside other resources like flashcards, textbooks, or hands-on training. For best results, we recommend working through each question, reflecting on the explanation provided, and revisiting the topics that challenge you most.

Remember: successful test preparation isn't about getting every question right the first time, it's about learning from your mistakes and improving over time. Stay focused, trust the process, and know that every page you turn brings you closer to success.

Let's begin.

How to Use This Guide

This guide is designed to help you study more effectively and approach your exam with confidence. Whether you're reviewing for the first time or doing a final refresh, here's how to get the most out of your Examzify study guide:

1. Start with a Diagnostic Review

Skim through the questions to get a sense of what you know and what you need to focus on. Your goal is to identify knowledge gaps early.

2. Study in Short, Focused Sessions

Break your study time into manageable blocks (e.g. 30 – 45 minutes). Review a handful of questions, reflect on the explanations.

3. Learn from the Explanations

After answering a question, always read the explanation, even if you got it right. It reinforces key points, corrects misunderstandings, and teaches subtle distinctions between similar answers.

4. Track Your Progress

Use bookmarks or notes (if reading digitally) to mark difficult questions. Revisit these regularly and track improvements over time.

5. Simulate the Real Exam

Once you're comfortable, try taking a full set of questions without pausing. Set a timer and simulate test-day conditions to build confidence and time management skills.

6. Repeat and Review

Don't just study once, repetition builds retention. Re-attempt questions after a few days and revisit explanations to reinforce learning. Pair this guide with other Examzify tools like flashcards, and digital practice tests to strengthen your preparation across formats.

There's no single right way to study, but consistent, thoughtful effort always wins. Use this guide flexibly, adapt the tips above to fit your pace and learning style. You've got this!

Questions

SAMPLE

- 1. No código de vento 01020KT, o significado é:**
- A. Calmo
 - B. Vento a partir de 010 graus a 20 nós
 - C. Vento a partir de 190 graus a 20 nós
 - D. Vento para 010 graus a 20 nós
- 2. Os avisos de aeródromos são emitidos por qual centro quando fenômenos perigosos podem afetar o aeródromo?**
- A. Centro de Previsão de Área
 - B. Centro Meteorológico Militar
 - C. Centro Meteorológico de Vigilância
 - D. Centro Meteorológico de Aeródromo Classe 1
- 3. In the given TAF example, SCT030 indicates what kind of cloud cover at 3,000 feet?**
- A. Scattered clouds at 3,000 feet
 - B. Clear skies
 - C. Thunderstorms at 3,000 feet
 - D. Snow at 3,000 feet
- 4. Para decidir sobre as operações de pouso e decolagem, quando as condições do vento forem desfavoráveis, os parâmetros a serem considerados pelo piloto, serão:**
- A. Teto de visibilidade
 - B. Comprimento e largura a pista
 - C. Visibilidade e largura da pista
 - D. Performance da aeronave e comprimento da pista
- 5. Durante uma decolagem, a Vlof será inferior a:**
- A. V1
 - B. V2
 - C. VR
 - D. Vmcg

6. Para evitarem a entrada inadvertida de alguns aviões em estol, os pilotos recebem um aviso, que é dado, pelo(a):
- A. stick shaker
 - B. stick pusher
 - C. características aerodinâmicas das asas
 - D. características aerodinâmicas da fuselagem
7. AMAZONICA FIR ISOL EMBD TS/CB TOPS FL380 FCST AT 1900 UTC OVER AD SBCI MOV E 05 KT INTSF; temos:
- A. previsto CB com topo no FL380
 - B. observação de trovoadas
 - C. fenômeno diminuindo de intensidade
 - D. movendo-se de Este
8. Uma das finalidades do enflechamento é:
- A. corrigir os movimentos de arfagem
 - B. aumentar a estabilidade direcional
 - C. compensar o torque do grupo moto-propulsor
 - D. manter o CG do avião dentro dos limites
9. Sendo o enflechamento o método mais eficiente para retardar o mach crítico, o avião poderá:
- A. De imediato, sofrer a ação das ondas de choque
 - B. Aumentar a sua capacidade de produzir sustentação
 - C. Voar com velocidades mais próximas da velocidade do som
 - D. De imediato, sofrer os efeitos da compressibilidade
10. Para calcular o FL mínimo para voo IFR fora de aerovia, em qual faixa de alcance se encontra o ponto mais elevado?
- A. 43 NM
 - B. 20 NM para cada lado do eixo da rota
 - C. 40 NM
 - D. 16 NM para cada lado do eixo da rota

Answers

SAMPLE

1. B
2. A
3. A
4. D
5. B
6. D
7. A
8. B
9. C
10. D

SAMPLE

Explanations

SAMPLE

1. No código de vento 01020KT, o significado é:

- A. Calmo
- B. Vento a partir de 010 graus a 20 nós**
- C. Vento a partir de 190 graus a 20 nós
- D. Vento para 010 graus a 20 nós

Interpretação do código de vento em relatórios de voo: o vento é informado pela direção de origem em graus verdadeiros seguido da velocidade em nós, e sempre aparece como vindo de aquela direção, não para onde está indo. No código 01020KT, os dígitos 010 indicam que o vento está vindo de 010 graus (norte-nordeste). A velocidade de 20 knots mostra a força do vento. Não há sinal de rajadas nem de ventos de calma, então a leitura correta é vento a partir de 010 graus a 20 nós.

2. Os avisos de aeródromos são emitidos por qual centro quando fenômenos perigosos podem afetar o aeródromo?

- A. Centro de Previsão de Área**
- B. Centro Meteorológico Militar
- C. Centro Meteorológico de Vigilância
- D. Centro Meteorológico de Aeródromo Classe 1

O principal conceito aqui é quem tem a função de emitir avisos sobre weather hazards que podem afetar um aeródromo. Quando fenômenos perigosos podem impactar as operações de decolagem e aterrissagem, o Centro de Previsão de Área é o órgão responsável por divulgar avisos para toda a região que ele cobre. Ele produz previsões e avisos de tempo severo para a área geográfica definida, abrangendo vários aeródromos, de modo a manter a consistência das informações para pilotos e controladores. Os demais centros trabalham em funções diferentes: um centro voltado a operações militares foca em condições específicas do uso militar; centros de vigilância ou observação costumam monitorar e alertar sobre condições gerais, mas não são os emissores oficiais de avisos de aeródromos para toda a área; e um centro meteorológico de aeródromo de classe 1 seria mais ligado a observações locais do aeródromo individual, não à emissão de avisos para toda a região. Por isso, o Centro de Previsão de Área é o órgão correto para esse tipo de aviso.

3. In the given TAF example, SCT030 indicates what kind of cloud cover at 3,000 feet?

- A. Scattered clouds at 3,000 feet**
- B. Clear skies
- C. Thunderstorms at 3,000 feet
- D. Snow at 3,000 feet

Cloud cover codes along with a height tell you both how much of the sky is covered and how high the cloud base sits. SCT means scattered clouds, about 3–4 octas of sky covered. The number 030 is the base height of that cloud layer in hundreds of feet, so 3,000 feet above ground level. So SCT030 = scattered clouds with a base at 3,000 feet AGL. This is different from clear skies (no significant cloud) or from phenomena like thunderstorms or snow, which would be indicated by other codes.

4. Para decidir sobre as operações de pouso e decolagem, quando as condições do vento forem desfavoráveis, os parâmetros a serem considerados pelo piloto, serão:

- A. Teto de visibilidade
- B. Comprimento e largura a pista
- C. Visibilidade e largura da pista

D. Performance da aeronave e comprimento da pista

Quando o vento está desfavorável, a decisão sobre pousar ou decolar depende de se a aeronave consegue operar com segurança dentro da extensão disponível da pista. a avaliação central é a relação entre a performance da aeronave e o comprimento da pista. A performance envolve a distância necessária para decolar ou para parar após a aterrissagem, levando em conta peso, temperatura, altitude, configuração de flaps e condições da pista. Se a distância exigida exceder o comprimento disponível, não é seguro prosseguir. A largura da pista ou a visibilidade, embora relevantes em outras situações, não definem sozinhos a viabilidade sob vento desfavorável como a combinação entre o desempenho da aeronave e o comprimento da pista.

5. Durante uma decolagem, a Vlof será inferior a:

- A. V1
- B. V2**
- C. VR
- D. Vmcg

VLOF é a velocidade em que a aeronave deixa o solo durante a decolagem. Ela ocorre logo após a rotação, quando o ângulo de ataque já gera sustentação suficiente para sustentar o peso. Em decolagens, costuma-se ter a ordem $V1 < VR < V2$. O V2 é a velocidade mínima para manter uma decolagem segura mesmo com a falha de um motor, garantindo controle direcional e subida adequada. Como a decolagem com todos os motores funcionando não exige essa margem adicional de desempenho, a velocidade de deixar o solo fica abaixo de V2. Por isso VLOF é inferior a V2. V1 é a velocidade de decisão para abortar ou continuar, VR é a velocidade de rotação, e Vmcg refere-se à velocidade mínima de controle no solo com o motor crítico inoperante, não sendo a referência direta para o momento de deixar o solo durante a decolagem.

6. Para evitarem a entrada inadvertida de alguns aviões em estol, os pilotos recebem um aviso, que é dado, pelo(a):

- A. stick shaker
- B. stick pusher
- C. características aerodinâmicas das asas

D. características aerodinâmicas da fuselagem

O conceito é o sistema de aviso de estol. Quando o ângulo de ataque se aproxima do limite de estol, um dispositivo de aviso, tipicamente o stick shaker, é acionado para alertar o piloto. O stick shaker funciona vibrando o manche (ou proporcionando outra forma de aviso) para indicar que é preciso reduzir o ângulo de ataque. O objetivo é alertar antes que o estol ocorra, dando tempo para recuperar a colima ou reduzir o ângulo. O stick pusher é diferente: ele atua para evitar o estol empurrando automaticamente o manche para frente, não apenas avisando. As características aerodinâmicas da fuselagem ou das asas influenciam a tendência de estol, mas não fornecem o aviso em si; o aviso vem de um sistema específico de detecção/avisos ligado ao ângulo de ataque.

7. AMAZONICA FIR ISOL EMBD TS/CB TOPS FL380 FCST AT 1900 UTC OVER AD SBCI MOV E 05 KT INTSF; temos:

- A. previsto CB com topo no FL380**
- B. observação de trovoadas
- C. fenômeno diminuindo de intensidade
- D. movendo-se de Este

Interpretar previsões meteorológicas aeronáuticas: a frase descreve uma previsão de tempestades isoladas embutidas (embedded) do tipo CB (cumulonimbus) com topo em altitude de FL380, prevista para as 1900 UTC, sobre a área indicada, com movimento para o leste e provável intensificação. O ponto principal é a indicação de que se trata de uma tempestade forte com topo bastante alto (FL380), e que é uma previsão, não uma observação. Por isso, descrever como uma tempestade com topo em FL380 já responde à questão: há uma previsão de CB com topo no nível FL380. A opção que apenas aponta observação estaria incorreta, pois o enunciado usa FCST (forecast). A ideia de diminuição de intensidade não condiz com a indicação de intensificação (INTSF), e mencionar apenas o movimento evita capturar o aspecto do tipo de fenômeno e do topo de nuvens, que é essencial aqui.

8. Uma das finalidades do enflechamento é:

- A. corrigir os movimentos de arfagem
- B. aumentar a estabilidade direcional**
- C. compensar o torque do grupo moto-propulsor
- D. manter o CG do avião dentro dos limites

O enflechamento aumenta a estabilidade direcional. Quando a aeronave sofre uma deriva, a geometria das asas faz com que o efeito de ângulo de ataque seja diferente entre as duas asas, gerando um momento de rotação que tende a devolver o avião à posição estável com as asas niveladas. Esse efeito, chamado dihedral, ajuda a manter o avião estável em voo sem depender apenas do leme. Movimentos de arfagem dizem respeito ao controle de pitch e à estabilidade ao redor do eixo lateral, não ao comportamento em direção (yaw). O torque do grupo moto-propulsor envolve forças de reação do motor, não o enflechamento, e manter o centro de gravidade dentro dos limites depende da distribuição de massa do avião, não da inclinação das asas.

9. Sendo o enflechamento o método mais eficiente para retardar o mach crítico, o avião poderá:

- A. De imediato, sofrer a ação das ondas de choque
- B. Aumentar a sua capacidade de produzir sustentação
- C. Voar com velocidades mais próximas da velocidade do som**
- D. De imediato, sofrer os efeitos da compressibilidade

O enflechamento funciona atrasando o Mach crítico, porque ao inclinar as asas a direção do fluxo de ar relativo à asa tem menor componente normal à superfície. Isso reduz o valor local do número de Mach na asa, atrasando a formação de choques e o aumento súbito de arrasto causado pelos efeitos de compressibilidade. Com o Mach crítico atrasado, a aeronave pode operar a velocidades maiores, mais próximas da velocidade do som, sem sofrer de forma prematura com compressibilidade. Por isso, a opção correta é que o avião poderá voar com velocidades mais próximas da velocidade do som. As demais afirmações não refletem o efeito principal do enflechamento.

10. Para calcular o FL mínimo para voo IFR fora de aerovia, em qual faixa de alcance se encontra o ponto mais elevado?

- A. 43 NM
- B. 20 NM para cada lado do eixo da rota
- C. 40 NM

D. 16 NM para cada lado do eixo da rota

O que está sendo avaliado é como identificar o ponto mais alto próximo à linha de voo que influencia o FL mínimo quando você opera fora de aerovia. Para esse cálculo, você considera as elevações dentro de um corredor ao longo da trajetória: 16 milhas náuticas de cada lado do eixo da rota. Esse espaço de 32 NM de largura captura as variações de relevo ao redor da linha de voo e garante que a altitude necessária para manter a margem de obstáculo seja determinada pelo ponto mais elevado dentro desse corredor. A partir desse ponto mais alto, adiciona-se a folga de obstáculo (geralmente 1000 ft em áreas não montanhosas ou 2000 ft em áreas montanhosas) e a altitude resultante é convertida para o FL pela pressão vigente. Assim, a faixa relevante para encontrar o ponto mais elevado é 16 NM de cada lado da rota.

SAMPLE

Next Steps

Congratulations on reaching the final section of this guide. You've taken a meaningful step toward passing your certification exam and advancing your career.

As you continue preparing, remember that consistent practice, review, and self-reflection are key to success. Make time to revisit difficult topics, simulate exam conditions, and track your progress along the way.

If you need help, have suggestions, or want to share feedback, we'd love to hear from you. Reach out to our team at hello@examzify.com.

Or visit your dedicated course page for more study tools and resources:

<https://gollift.examzify.com>

We wish you the very best on your exam journey. You've got this!

SAMPLE