

**QUESTÕES 41 A 60
ESPECIALIDADE**

41 – Em relação às mensagens “CONFAC”, assinale a alternativa que corresponde às aeronaves que são excluídas da emissão das mensagens “ISE”.

- a) Matriculadas na categoria de instrução, quando pertencentes a aeroclubes devidamente credenciados no DECEA.
- b) **Civis públicas, da Administração Federal Direta do Brasil.**
- c) Militares brasileiras e estrangeiras.
- d) Pertencentes às Empresas de Transporte Aéreo Regular, exclusivamente brasileiras.

RESOLUÇÃO:

A alternativa “b” é a correta por satisfazer a letra “e” do item 2.4 da ICA 102-8.

42 – Em relação a Informações Meteorológicas de interesse para os aeronavegantes, as mensagens de vigilância que devem estar expostas nas salas AIS são:

- a) METAR – SIGMET – AIRMET – WS WRNG.
- b) GAMET – AIRMET – Aviso de Aeródromo – Ventos e Temperaturas em Altitude.
- c) SIGMET – AIRMET – Aviso de Aeródromo – Ventos e Temperaturas em Altitude.
- d) **SIGMET – AIRMET – Aviso de Aeródromo – WS WRNG.**

RESOLUÇÃO:

A alternativa “d” é a correta de acordo com o item 7.1 da pag. 34 da ICA 53-2/2004.

43 – Em relação ao preenchimento do formulário do Plano de Voo Repetitivo (RPL), pode-se afirmar que:

- (I) Deve-se inserir um sinal mais (+) para cada inserção inicial no item H (tipo de inserção).
- (II) Deve-se inserir no item K (dias de operação) a letra X nos dias da semana em que se realizarão os vôos repetitivos e o número 0, na coluna correspondente, para cada dia que não houver vôo.
- (III) Deve-se inserir a data (dia, mês e ano) no item J (válido até) do último vôo regular ou UFN, se não houver prazo.

Das afirmativas acima:

- a) I e II estão corretas.
- b) II e III estão corretas.
- c) **I e III estão corretas.**
- d) todas estão corretas.

RESOLUÇÃO:

A alternativa “c” é a correta tendo em vista as assertivas abaixo:

A primeira assertiva é verdadeira conforme o item 4.2.8 da MCA 100-11.

A segunda assertiva é falsa conforme o item 4.2.11 da MCA 100-11.

A terceira assertiva é verdadeira conforme o item 4.2.10 da MCA 100-11.

44 – As informações referentes aos Espaços Aéreos Condicionados poderão ser encontradas na seguinte parte do Manual AIP-BRASIL:

- a) GEN 3.
- b) **ENR 5.**
- c) AD.
- d) ENR 2.

RESOLUÇÃO:

Segundo a AIP-BRASIL, GEN 0.1-1, 3.1.2, informações dos Espaços Aéreos Condicionados situam-se na parte ENR 5.

45 – É uma posição operacional ocupada por especialista AIS, ativada para assessorar outra posição operacional nas tarefas inerentes ao AIS:

- a) Supervisor AIS.
- b) Operador AIS Assistente.
- c) Operador Auxiliar.
- d) Operador Acumulando.

RESOLUÇÃO:

De acordo com a ICA 53-3, item 2.1, esta é a qualificação profissional do Operador ASST.

46 – Deverão, obrigatoriamente, estar em operação as seguintes luzes ou Sistemas de Luzes para o atendimento do voo VFR noturno em um aeródromo desprovido de órgão ATS, exceto:

- a) L26.
- b) L14.
- c) L19.
- d) L21.

RESOLUÇÃO:

De acordo com a MCA 53-1, item 10.1.4.2.2 e o ROTAER, a L19 (Luzes de Eixo de Pista) não é condição para operação VFR noturna de um aeródromo.

47 – Uma aeronave voa com proa magnética 055°. Sabendo que a declinação magnética é igual a 7° W, sua proa verdadeira será

- a) 062°.
- b) 055°.
- c) 069°.
- d) 048°.

RESOLUÇÃO:

Conforme MCA 53-1, item 14.7.1, letra g, a proa magnética é determinada somando-se a proa verdadeira à declinação magnética, caso esta seja W.

48 – Um NOTAM que contenha a seguinte informação: “LDI U/S” significa que o (as)

- a) ALS está inoperante.
- b) VASIS está operando com cautela.
- c) Sistema de “flashes” do ALS está inoperante.
- d) Luzes de Pista estão inoperantes.

RESOLUÇÃO:

Conforme MCA 53-1, item 13.1.4, o LDI refere-se ao indicador de direção de pouso (Flashes) e U/S significa inoperante.

49 – As afirmações abaixo são corretas, exceto:

- a) A Homologação é um ato administrativo que autoriza a utilização de um aeródromo civil privado.
- b) Nenhum aeródromo civil poderá ser construído sem autorização da autoridade competente do Comando da Aeronáutica.
- c) Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado por aeronaves civis, se não estiver devidamente registrado ou homologado.
- d) Os aeródromos privados abertos ao tráfego poderão ser explorados comercialmente, desde que exista autorização formal do proprietário para uso da propriedade como aeródromo.

RESOLUÇÃO:

Conforme MCA 53-1, item 15.3, a definição apresentada refere-se ao ato de registro e não ao ato de homologação.

50 – Coordenação, controle e indicação para participação nos cursos, palestras, simpósios de interesse para o pessoal em atividade AIS. Tal atribuição é da

- a) D-AIS.
- b) Seção de Informação Aeronáutica.
- c) Sala de Informação Aeronáutica de Aeródromo.
- d) Sala AIS de ACC.

RESOLUÇÃO:

Conforme MCA 53-1, item 2.3.3.2, letra I.

51 – O piloto em comando de uma aeronave não aprovada RVSM, no intuito de realizar um vôo humanitário, e que deseja ingressar em espaço aéreo RVSM no FL 290, deverá inserir, no campo 18 do Plano de Voo,

- a) STS/NONRVSM.
- b) EQPT/W.
- c) EQPT/ -.
- d) STS/FL290.

RESOLUÇÃO:

Conforme AIP-BRASIL, ENR 2.2-1, 1.9.2 e 1.9.3.

52 – Assinale a alternativa abaixo que satisfaz a condição de quando se faz NOTAM.

- a) Falta de serviços relativos aos movimentos nos pátios e ao controle de tráfego aéreo no solo.
- b) Suspensão nos procedimentos de navegação aérea em virtude da inoperância dos auxílios-rádio que os balizam.
- c) Exercícios de atividade aerodesportivas e pára-quedismo militar, quando executados em espaço aéreo controlado e reboque de faixas.
- d) Ativação, inoperância ou restabelecimento do serviço de sinalização luminosa de obstáculos para a navegação aérea.

RESOLUÇÃO:

A alternativa “d” é a correta de acordo com o nº 12 da letra “a” do item 2.2 da ICA 53-1/2005.

53 – Relacione a coluna I de acordo com a coluna II e assinale a alternativa correta. Alguns números podem ser usados mais de uma vez.

COLUNA I

- 1 – Carta de aeródromo
- 2 – Carta de estacionamento de aeronaves
- 3 – Carta de aproximação por instrumentos

COLUNA II

- () Tem por finalidade proporcionar às tripulações de vôo a informação detalhada e necessária para facilitar o movimento das aeronaves em terra, entre as pistas de táxi e as posições de estacionamento nos pátios e vice-versa.
- () Devem ser publicadas para todos os aeródromos homologados para a operação por instrumentos.
- () Tem por finalidade proporcionar às tripulações de vôo a informação necessária para facilitar o movimento das aeronaves em terra, desde o local de estacionamento até a pista de pouso e vice-versa.
- () Sua função é proporcionar aos pilotos informações que permitam efetuar um determinado procedimento de aproximação por instrumentos para uma pista de pouso ou para um circuito, incluindo os procedimentos de aproximação perdida e, quando pertinente, os circuitos correspondentes de espera.
- () As coordenadas geográficas são indicadas de minuto de minuto de grau, com interpolações a cada seis segundos do grau (décimo de minuto).

- a) 2 – 3 – 1 – 3 – 1.
- b) 1 – 3 – 2 – 3 – 2.
- c) 2 – 3 – 1 – 1 – 3
- d) 1 – 1 – 2 – 3 – 2

RESOLUÇÃO:

A alternativa “a” é a correta por satisfazer os itens 1.1 (CAR-1), 1.1 (CAR-5), 1 (CAR-9), 2.1 (CAR-9) e 10 (CAR-2) da AIP-MAP, respectivamente.

54 – Marque “V” para afirmativa verdadeira e “F” para falsa e assinale a alternativa que apresenta a sequência correta.

- () O campo do PRENOTAM que contém as indicações necessárias para assegurar a entrega da mensagem ao destinatário é o endereçamento.
 - () A informação de coordenada/raio faz parte do texto do PRENOTAM.
 - () Em um PRENOTAM, o indicador de localidade será preenchido com o código SBXX.
 - () O tipo de operação deverá constar das informações de um PRENOTAM de atividades no espaço aéreo.
- a) V – F – F – V.
b) F – V – F – F.
c) F – F – V – F.
d) V – V – F – V.

RESOLUÇÃO:

A alternativa “d” é a correta tendo em vista as assertivas abaixo:

A primeira assertiva é verdadeira conforme o item 4.3.1 da ICA 53-4;

A segunda assertiva é verdadeira conforme o item 4.3.3 da ICA 53-4;

A terceira assertiva é falsa conforme o item 4.3.3.2.1 da ICA 53-4; e

A quarta assertiva é verdadeira conforme o item 4.3.3 6.6 da ICA 53-4.

55 – A publicação que um operador da Sala AIS deve consultar para saber se em um determinado aeródromo existe Sala AIS militar, quando receber uma mensagem de transporte especial, é o (a)

- a) ROTAER.
b) AIP-BRASIL.
c) ICA 53-2.
d) ICA 100-15.

RESOLUÇÃO:

A alternativa “a” é a correta de acordo com o item 2.4 do FMA 63-50.

56 – Marque “V” para afirmativa verdadeira e “F” para falsa e assinale a alternativa que apresenta a sequência correta.

A Sala AIS de aeródromo, em se tratando de voo internacional, deverá

- () encaminhar as mensagens FPL, DLA, CHG e CNL ao ACC responsável pela FIR de origem do voo e aos ACC estrangeiros envolvidos, bem como ao órgão ATS do aeródromo de destino do voo.
 - () encaminhar as mensagens FPL, DLA, CHG e CNL aos ACC envolvidos, quando o local de partida estiver situado a menos de 30 minutos de voo dos limites comuns de duas FIR.
 - () adicionar, para Planos de Voo e mensagens correlacionadas com destino à Europa, além do endereçamento AFTN normal, os seguintes endereços: EBBDMFP e LFPYDMFP.
 - () encaminhar as mensagens FPL e as mensagens de atualização pertinentes, para cada Sala AIS dos aeródromos de partida das escalas intermediárias que serão realizadas no exterior.
- a) V – F – F – V.
b) V – F – V – V.
c) F – V – V – V.
d) V – V – F – F.

RESOLUÇÃO:

A alternativa “b” é a correta tendo em vista as assertivas abaixo:

A primeira assertiva é verdadeira conforme letra “a” do item 6.2.1.2 da ICA 100-15.

A segunda assertiva é falsa conforme letra “b” do item 6.2.1.2 da ICA 100-15.

A terceira assertiva é verdadeira conforme letra “e” do item 6.2.1.2 da ICA 100-15.

A quarta assertiva é verdadeira conforme letra “d” do item 6.2.1.2 da ICA 100-15.

57 – Os campos das mensagens ATS de Aceitação (ACP) a serem preenchidos são:

- a) 3 – 7 – 13 – 16.
- b) 5 – 9 – 11 – 16 – 22.
- c) 3 – 7 – 13 – 14 – 16.
- d) 5 – 9 – 11 – 16 – 18 – 19.

RESOLUÇÃO:

A alternativa “a” é a correta por satisfazer o item 5.6.3.4 da ICA 100-15.

58 – Assinale a alternativa que corresponde ao tipo de equipamento (SSR) instalado na aeronave quando é inserida a letra I no FPL.

- a) Transponder modo S, com a identificação da aeronave porém sem a altitude de pressão.
- b) Transponder modo A, sem a identificação da aeronave e altitude de pressão.
- c) Transponder modo S, com a altitude pressão e a identificação da aeronave.
- d) Transponder modo A, com a identificação da aeronave porém sem a altitude de pressão.

RESOLUÇÃO:

A alternativa “a” é a correta de acordo com o item 2.2.4.2 da pag. 12 da MCA 100-11.

59 – A respeito do plano AFIL, pode-se afirmar que

- (I) Em espaço aéreo com grande densidade de tráfego, a fim de não congestionar as comunicações radiotelefônicas, a apresentação do AFIL poderá ser restringida.
- (II) Deve ser apresentado até o momento em que haja certeza de que o órgão ATS adequado possa recebê-lo, pelo menos, 5 (cinco) minutos antes da hora em que a aeronave estime chegar ao ponto previsto de entrada em um espaço aéreo controlado.
- (III) Os itens que devem ser fornecidos ao órgão ATS são os mesmos previstos para o plano de voo completo, exceto o item 18, que poderá ter algumas informações omitidas.
- (IV) A aeronave que pretende partir de localidade desprovida de órgão ATS pode apresentar, previamente, o plano de voo correspondente por telefone, fax ou telex ou rede de computadores, de acordo com os procedimentos estabelecidos em publicação específica.

Das afirmativas acima, somente

- a) I e III estão corretas.
- b) I e IV estão corretas.
- c) II e III estão corretas.
- d) II e IV estão corretas.

RESOLUÇÃO:

A alternativa “b” é a correta tendo em vista as assertivas abaixo:

A primeira assertiva é verdadeira conforme nota 2 do item 2.2.3 da ICA 100-11.

A segunda assertiva é falsa conforme o subitem “a” do item 2.2.3 da ICA 100-11.

A terceira assertiva é falsa conforme o subitem “b” do item 2.2.3 da ICA 100-11.

A quarta assertiva é verdadeira conforme a nota 1 do item 2.2.3 e item 3.1.4 da ICA 100-11.

60 – Em relação ao Plano de Voo Repetitivo (RPL), é correto afirmar que

- a) somente serão utilizados para vôos regulares que se realizem, pelo menos, uma vez por dia, perfazendo um total de, no mínimo, 10 (dez) vôos por semana e quando houver previsão para uma utilização mínima de 3 (três) meses.
- b) as empresas deverão apresentar à Central de Plano de Voo Repetitivo (CPVR) as correspondentes propostas de RPL, com a antecedência mínima de 7 (sete) dias do início de cada período.
- c) os dados de vôo que não sejam de caráter repetitivo devem ser transmitidos, antes da decolagem, por radiotelefonia, à TWR ou EPTA do aeródromo de partida.
- d) as modificações, os atrasos e os cancelamentos temporários de um vôo de uma série prevista em RPL devem ser apresentados na Sala AIS do aeródromo de partida, até 35 (trinta e cinco) minutos além da EOBT.

RESOLUÇÃO:

A alternativa “c” é a correta de acordo com a nota do item 4.2.2 da ICA 100-11.