

**QUESTÕES 41 A 60
ESPECIALIDADE**

41 – Assinale F para falso e V para verdadeiro, depois marque a alternativa com a sequência correta.

- () Quanto ao âmbito de distribuição, os NOTAM são classificados em Regionais, Nacionais e Internacionais.
- () O NOTAM PERM que for incluído em publicação deverá ser cancelado por outro NOTAM.
- () Os NOTAM extensos serão subdivididos em itens curtos e sem numeração.
- () Todo NOTAM deverá conter uma data de término de validade, que não poderá ser estimada.

- a) F – V – V – F
- b) V – F – V – F
- c) V – F – F – V
- d) F – V – F – V

RESOLUÇÃO

Por estar de acordo ou contrariar o previsto na ICA 53-1/2004 SERVIÇO DE NOTAM, em seus itens 2.4.1, 2.3.12, 2.3.6, 2.3.10, respectivamente.

42 – O Plano de Voo, em que é utilizado o formulário IEPV-100-21, deve ser apresentado

- a) até o momento em que o órgão ATS adequado possa recebê-lo, pelo menos 10 (minutos) antes da hora em que a aeronave estime chegar ao ponto previsto de entrada de uma CTA.
- b) em duas vias, ao CPVR, e entrando e permanecendo em vigor conforme as datas respectivamente especificadas no formulário, nos ACC envolvidos, a menos que sejam cancelados por solicitação do explorador.
- c) em qualquer Sala AIS de aeródromo, não necessariamente naquela do aeródromo de partida, pelo menos, 45 (quarenta e cinco) minutos antes da hora estimada de calços fora.
- d) por telefone, fax ou telex à sala AIS credenciada, de acordo com os procedimentos estabelecidos em Circular de Informação Aeronáutica específica.

RESOLUÇÃO

De acordo com o ICA 100-11/2000 PLANO DE VÔO, item 2.2.1, página 11, combinado com os itens 4.2.1 e 4.2.2, página 15, onde se afirma que o Plano de Voo pode ser apresentado por meio dos formulários IEPV 100-20 (Plano de Voo Completo), IEPV 100-7 (Notificação de Voo) e IEPV 100-21 (Plano de Voo Repetitivo). Para plano de voo repetitivo está previsto que os formulários sejam apresentados em duas vias ao CPVR e entrarão em vigor, nos ACC envolvidos, a partir da data especificada no campo I do formulário e permanecerão em vigor até a data especificada no campo J, a menos que sejam cancelados por solicitação do explorador.

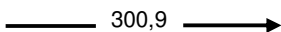
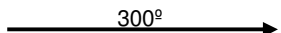

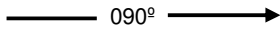
43 – Assinale a abreviatura que corresponde ao significado correto.

- a) ABM = Través.
- b) CTA = Controle de Tráfego Aéreo.
- c) AFIS = Serviço Fixo Aeronáutico.
- d) VMC = Regras de Voo Visual.

RESOLUÇÃO

Conforme consta da ICA 100-12/2006 REGRAS DO AR E SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO, item 2.2, páginas 33 e 35. As abreviaturas ABM, CTA, AFIS e VMC significam, respectivamente, Través, Área de Controle, Serviço de Informação de Vão de Aeródromo e Condições Meteorológicas de Vão Visual.

44 – Assinale a representação gráfica correta quanto aos rumos e marcações.

- a) 
- b) 
- c) 
- d) 

RESOLUÇÃO

De acordo com a AIP-MAP, CAR-13.

45 – Um helicóptero solicita executar o procedimento ILS CAT I cujo teto e visibilidade especificados para aeronave Cat A são 200 pés e 1200m, respectivamente, no aeródromo. Assinale a alternativa que representa os mínimos de teto e visibilidade, respectivamente, para a aproximação deste helicóptero.

- a) 100 pés e 400m.
- b) 150 pés e 500m.
- c) 100 pés e 600m.
- d) 200 pés e 600m.

RESOLUÇÃO

De acordo com a IMA 100-4/1991 REGRAS ESPECIAIS DE TRÁFEGO AÉREO PARA HELICÓPTEROS, item 4-1, letra c, número 2.

46 – Na coordenação entre o ACC e o APP, temos as seguintes mensagens através do circuito oral direto:

APP-RB: “Prossiga”

ACC-PV: “Estimado VRG485, de Porto Velho para Rio Branco, FL280, UW10, ROSA aos 48. BKO.”

APP-RB: “Ciente, VRG485, Porto Velho/Rio Branco, FL280, UW10, ROSA aos 48. BOK.”

Com base na coordenação acima, marque a assertiva correta.

- a) Houve um erro de cotejamento na mensagem do APP-RB.
- b) O trígama BKO se refere ao indicador do próximo auxílio-rádio que o VRG485 irá bloquear.
- c) Os trigramas BKO e BOK são os indicativos operacionais dos controladores de tráfego aéreo envolvidos na coordenação.
- d) O controlador do APP-RB, durante o cotejamento, corrigiu o nome do ponto de notificação de entrada do VRG485 na terminal Rio Branco, de BKO para BOK.

RESOLUÇÃO

Conforme os procedimentos previstos na CIRTRAF 100-21/1999 PROCEDIMENTOS PARA AS COMUNICAÇÕES ORAIS ENTRE ÓRGÃOS ATS, itens 5.1 e 5.2.

47 – O serviço fixo aeronáutico para a transmissão de mensagens ATS inclui os meios abaixo, exceto

- a) circuitos diretos de computador para computador.
- b) circuitos orais diretos entre órgãos do serviço tráfego aéreo.
- c) rede de comunicação de dados da INTRAER.
- d) rede de telecomunicações fixas aeronáuticas.

RESOLUÇÃO

De acordo com a ICA 100-15/2005 MENSAGENS ATS, item 2.1 e NOTA, página 11, as mensagens descritas naquela publicação devem ser transmitidas pelo serviço fixo aeronáutico ou pelo serviço móvel aeronáutico (...). Em complemento, a NOTA afirma que o serviço fixo aeronáutico inclui:

- a) a AFTN (rede de telecomunicações fixas aeronáuticas);
- b) os circuitos orais diretos ou o intercâmbio digital de dados entre os órgãos do serviço de tráfego aéreo;
- c) os circuitos diretos de teletipos e os de computador para computador; e
- d) A rede de comunicação de dados da INTRAER não está especificada na publicação exigida para o concurso.

48 – A aeronave efetuando uma descida por instrumento em aerovia deverá

- a) após atingir o nível de transição, iniciar o procedimento de aproximação por instrumentos para a pista selecionada.
- b) obter do ACC, diretamente ou através de uma estação de telecomunicações aeronáuticas, autorização para iniciar descida até atingir o nível mínimo de espera.
- c) transmitir na frequência da estação de telecomunicações aeronáuticas local, durante a subida, os níveis ou altitudes e as fases sucessivas do procedimento que for atingindo.
- d) bloquear o auxílio à navegação básico do procedimento de aproximação no nível mínimo da aerovia e continuar descida em órbita até o nível de transição, no qual será ajustado o altímetro (QNH).

RESOLUÇÃO

De acordo com a ICA 100-12/2006 REGRAS DO AR E SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO, em seu item 7.16.1.1, letra c, página 72.

49 – Assinale F para falso e V para verdadeiro, depois marque a alternativa com a seqüência correta.

- () É compulsório o encaminhamento de mensagem de pouso nos helipontos, situados em plataformas marítimas, ao órgão ATS de origem do voo.
- () Helicópteros em missão SAR ou transportando Chefe de Estado podem operar IFR Noturno em heliponto situado em plataforma marítima.
- () Ocorrendo interferência ilícita, o comandante do helicóptero apresentará um informe sobre o fato ao órgão ATC responsável pelo espaço aéreo.
- () Um helicóptero em voo em um corredor de circulação de helicópteros deve ter sempre à sua direita os objetos ou os pontos de referência do corredor.

- a) V – F – F – V
- b) F – V – V – F
- c) V – F – V – V
- d) V – V – F – V

RESOLUÇÃO

Por estar de acordo ou contrariar o previsto na IMA 100-4/1991 REGRAS ESPECIAIS DE TRÁFEGO AÉREO PARA HELICÓPTERO, em seus itens 6-1-e, 6-2-c, 9-2-d, 5-1-c, respectivamente.

50 – Assinale a alternativa incorreta.

- a) As aeronaves que operam em diferentes áreas ou pistas paralelas que permitam pousos ou decolagens simultâneos ficam dispensadas das separações mínimas.
- b) As aeronaves que voam em formação estarão dispensadas de manter as separações mínimas com respeito às outras aeronaves que fazem parte de mesmo voo.
- c) Toda a aeronave que apresentar um plano de voo IFR somente será autorizada a decolar após o recebimento da respectiva autorização do plano de voo emitida pela TWR.
- d) As aeronaves sem rádio ou que estiverem com equipamento rádio inoperante entrarão no circuito de tráfego, onde receberão as autorizações devidas através de sinalização luminosa.

RESOLUÇÃO

De acordo com a ICA 100-12/2006 REGRAS DO AR E SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO, em seu item 10.20.2, página 128.

51 – Informe a opção que completa corretamente a lacuna da assertiva abaixo.

O Comandante da (do) _____ é o responsável por determinar a realização da inspeção em voo, em função das informações recebidas, e está autorizado a emitir a ordem de missão pertinente.

- a) Aeronáutica.
- b) CINDACTA.
- c) Grupo Especial de Ensaios em Voo.
- d) Grupo Especial de Inspeção em Voo.

RESOLUÇÃO

Por estar de acordo com o constante da ICA 63-7/2002 ATRIBUIÇÕES DOS ÓRGÃOS DO SISCEAB APÓS A OCORRÊNCIA DE ACIDENTE AERONÁUTICO OU INCIDENTE AERONÁUTICO GRAVE, em seus item 5.2, página 17.

52 – Na determinação do nível de transição deve-se observar as

- a) direção e a velocidade do vento.
- b) categoria das aeronaves e a esteira de turbulência.
- c) condições meteorológicas e a altitude de transição.
- d) altitude de transição e o valor QNH do momento.

RESOLUÇÃO

De acordo com a AIP-MAP, INS-1.

53 – Qual o indicativo de chamada, em inglês, para a Estação Radiogoniométrica Capela?

- a) Capela Radio.
- b) Capela Homer.
- c) Capela Recall.
- d) Capela Radiogoniometer Station.

RESOLUÇÃO

De acordo com a ICA 100-12/2006 REGRAS DO AR E SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO, em seu item 15.15, página 181 e item 15.26, página 228.

54 – Assinale a alternativa correta.

- a) O pouso ocasional de helicópteros em locais não homologados ou registrados depende de prévia autorização do SRPV ou CINDACTA com jurisdição sobre a área.
- b) Um helicóptero será autorizado a pousar em uma pista de pouso e decolagem, quando o helicóptero que estiver decolando à sua frente houver concluído o procedimento de decolagem.
- c) Os pousos e decolagens simultâneos, envolvendo dois helicópteros, somente poderão ser autorizados se os pontos de pouso e decolagem usados estiverem afastados entre si em pelo menos 60 (sessenta) metros.
- d) O pouso e a decolagem em área não homologada ou registrada, a fim de atender a eventos programados, somente serão realizados mediante prévia autorização dos Órgãos Regionais de Aviação Civil e de Proteção ao Voo.

RESOLUÇÃO

De acordo com a IMA 100-4/1991 REGRAS ESPECIAIS DE TRÁFEGO AÉREO PARA HELICÓPTEROS, em seu item 2-2, letra E, condição 2.

55 – INSTRUÇÕES: A questão abaixo se refere ao campo 19, do formulário de Plano de Voo Completo. No espaço antes de cada item da coluna I (nome do campo), coloque a letra da alternativa da coluna II que lhe corresponde. Cada letra poderá ser usada apenas uma vez. Algumas letras não serão usadas. Assinale a alternativa que corresponde à sequência correta da coluna I.

Coluna I	Coluna II
() Botes	1. A
() Abrigo	2. B
() Observações	3. C
() Coletes	4. D
() Equipamentos de Sobrevivência	5. E
	6. J
	7. N
	8. P
	9. O
	10. S
a) D – C – N – J – S	
b) B – A – O – C – E	
c) D – A – R – C – E	
d) B – C – N – J – S	

RESOLUÇÃO

A questão trata dos campos de preenchimento do Formulário de Plano de Voo Completo (IEPV 100-20), conforme Anexo 1, da ICA 100-11/2000 PLANO DE VÔO. No campo 19 estão previstas as informações suplementares, designadas através de letras, seguidas de barras (/). Os campos relativos a informação de BOTES, ABRIGO, OBSERVAÇÕES, COLETES e EQUIPAMENTOS DE EMERGÊNCIA, são identificados no formulário, respectivamente, pelas letras D, C, N, J, e S, que correspondem as iniciais dessas palavras em Inglês.

56 – Assinale a opção **incorreta** sobre NOTAM.

- a) Os tipos de NOTAM são: N (novo), R (retificador), I (iniciador) e C (cancelador).
- b) Não é permitido que o NOTAMR substitua uma parte individual de um NOTAM multiparte.
- c) Não será feito NOTAM quando da inoperância do indicador de direção do vento (Ex. aerovane) em aeródromo provido de órgão ATC.
- d) Todos os NOTAM com erro deverão ser substituídos ou cancelados e não serão permitidas outras formas de correção dos mesmos.

RESOLUÇÃO

Por contrariar o constante da ICA 53-1/2004 SERVIÇO DE NOTAM, em seus itens 2.5 , página 15.

57 – A solicitação de implementação do TARIS ou “BRIGHT DISPLAY” deverá ser realizada pelos órgãos regionais e ser acompanhada de um relatório contendo os benefícios operacionais e

- a) os custos operacionais e financeiro da implementação do equipamento.
- b) um parecer conclusivo da Chefia do órgão sobre a viabilidade da implantação.
- c) os dados técnicos sobre a disponibilidade de enlace radar.
- d) a topografia, densidade do tráfego aéreo, tipo de operações aéreas especiais, caso ocorram.

RESOLUÇÃO:

A questão trata dos critérios de instalação constantes da CIRTRAF 100-16/2002 EMPREGO DO “BRIGHT DISPLAY” E DO TARIS NOS ÓRGÃOS ATS, no item 5.2 (a), página 11, que fala das características locais pertinentes.

58 – Considerando que todos os campos da mensagem ATS abaixo estão corretos, assinale a alternativa que identifica corretamente o designador de tipo de mensagem.

(____ – GLO9603/A6172-IS

-A320/M-S/C

-SBGO-LAP/0530F380

-N0440F380 UW10

-SBNT

-0)

a) FPL

b) CPL

c) ACP

d) SPL

RESOLUÇÃO

De acordo com a ICA 100-15/2005 MENSAGENS ATS, item 5.6.3.1, segundo o exemplo apresentado na publicação, porém com outros dados.

59 – A frase padronizada na fraseologia inglesa para indicar “fogo no porão” é

a) fire in hold.

b) fire on board.

c) wheel-weel fire.

d) fire in the toilets.

RESOLUÇÃO

De acordo com a ICA 100-12/2006 REGRAS DO AR E SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO, item 15.19, exemplo 10, página 183.

60 – INSTRUÇÕES: No espaço antes de cada afirmação da coluna I, coloque a letra da alternativa da coluna II que lhe corresponde. Cada letra pode ser usada mais de uma vez. Assinale a alternativa que corresponde à sequência correta da coluna I.

Coluna I	Coluna II
() Analisar as investigações de infração de tráfego aéreo realizadas pelos órgãos sob sua jurisdição.	A - Equipe Operacional do Órgão ATS.
() Arquivar o processo no órgão ATS quando não for comprovada a infração.	B - Chefia do Órgão ATS.
() Preencher, quando constatada a infração de tráfego aéreo, a FCI, no caso de aeronave civil.	C - CINDACTA ou SRPV.
() Solicitar a reserva da gravação das comunicações orais ATS correspondente à infração de tráfego aéreo.	
() Emitir parecer conclusivo fundamentado nas regras e procedimentos em vigor, especificando os itens que foram infringidos.	
() Investigar as infrações de tráfego aéreo, ocorridas dentro da sua área de responsabilidade.	

- a) B – B – C – A – B – A
- b) A – C – A – B – C – B
- c) C – B – C – A – B – B
- d) C – A – B – C – A – C

RESOLUÇÃO

A questão trata das atribuições referentes a infrações de tráfego aéreo, constantes da CIRTRAF 100-4/2006, nos itens 2.1, 2.2 e 2.3, páginas 7 e 8. Dessa forma:

a) a “Equipe Operacional do Órgão ATS” tem atribuição de “solicitar a reserva da gravação das comunicações orais ATS”, conforme descrito em 2.1 b); e

b) a “Chefia do Órgão ATS” tem, entre outras, as seguintes atribuições: investigar as infrações de tráfego aéreo, ocorridas dentro da sua área de responsabilidade (item 2.2 b); emitir parecer conclusivo fundamentado nas regras e procedimentos em vigor, especificando os itens que foram infringidos (item 2.2 c); e arquivar o processo no órgão ATS quando não for comprovada a infração (item 2.2 e).