

**VERSÃO****A****COMANDO DA AERONÁUTICA****EXAME DE SELEÇÃO AO ESTÁGIO DE ADAPTAÇÃO AO OFICIALATO  
(EAOF 2009)****ESPECIALIDADE: CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO - BCT****LEIA COM ATENÇÃO AS INSTRUÇÕES ABAIXO.**

- 1 – Este caderno contém 01 (um) tema para Redação, 01 (uma) prova de Língua Portuguesa composta de 20 (vinte) questões objetivas numeradas de 01 (um) a 20 (vinte), 01 (uma) prova de Regulamentos composta de 20 (vinte) questões objetivas numeradas de 21 (vinte e um) a 40 (quarenta) e 01 (uma) prova de Especialidade composta de 20 (vinte) questões objetivas numeradas de 41 (quarenta e um) a 60 (sessenta). Confira se todas as questões estão perfeitamente legíveis. Sendo detectada alguma anormalidade, solicite ao fiscal de prova a substituição deste caderno.
- 2 – Verifique se a “VERSÃO” da prova e a “ESPECIALIDADE” constantes deste caderno de questões conferem com os campos “VERSÃO” e “ESPECIALIDADE” contidas em seu Cartão-Resposta.
- 3 – Não se comunique com outros candidatos, nem se levante sem autorização do Chefe de Setor.
- 4 – A prova terá a duração de 4 (quatro) horas acrescidas de mais 20 (vinte) minutos para o preenchimento do Cartão-Resposta.
- 5 – Assine o Cartão-Resposta e assinale as respostas, corretamente e sem rasuras, com caneta azul ou preta.
- 6 – Somente será permitido retirar-se do local de realização das provas após decorridas 2 (duas) horas depois do início das provas. O Caderno de Questões só poderá ser levado pelo candidato que permanecer no recinto até o horário determinado oficialmente para o término da prova.
- 7 – A desobediência a qualquer uma das determinações constantes no presente caderno e no Cartão-Respostas poderá implicar a anulação da sua prova.

**AGENDA (PRÓXIMOS EVENTOS)**

DATA	EVENTO
até 25/03/2009	Divulgação das provas aplicadas e dos Gabaritos Provisórios (Intraer).
até 27/03/2009	Preenchimento da Ficha Informativa sobre Formulação de Questão (FIFQ).
até 22/04/2009	Divulgação do resultado das Redações.
até 24/04/2009	Preenchimento do formulário de recurso para a Prova de Redação.
até 27/04/2009	Divulgação dos Gabaritos Oficiais e dos pareceres sobre as FIFQ, ou comunicação da inexistência das mesmas.
até 12/05/2009	Divulgação dos resultados finais das Redações.
até 14/05/2009	Divulgação dos resultados obtidos pelos candidatos nas provas escritas dos Exames de Escolaridade e de Conhecimentos Especializados, bem como dos classificados convocados para a Concentração Intermediária (por especialidade).
25/05/2009	Concentração Intermediária, das 9h às 11h (Horário Local).



**ESPECIALIDADE**

- 41) Considerando a apresentação de um RPL e, ainda, a necessidade de transmissão ao órgão ATS do aeródromo de partida, antes da decolagem, dos dados do voo que **NÃO** são de caráter repetitivo, preencha as lacunas abaixo e, em seguida, assinale a alternativa correta.

Solo Galeão, TAM 3383, box 3, IFR para Brasília, \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_, \_\_\_\_\_, solicita acionar.

- a) 95 pessoas a bordo / 03:00h de autonomia / ciente da informação bravo
- b) tipo Airbus A-320 / alterna Goiânia / ciente da informação bravo
- c) alterna Goiânia / 03:00h de autonomia / 95 pessoas a bordo**
- d) alterna Goiânia / tipo Airbus A-320 / tempo total de voo 01:40h

**RESOLUÇÃO:**

Os dados do voo que não sejam de caráter repetitivo, tais como: alternativa, autonomia e número de pessoas a bordo devem ser transmitidos, antes da decolagem, por radiotelefonia, à Torre de Controle ou Estação de Telecomunicações Aeronáuticas do aeródromo de partida. (ICA 100-11, Capítulo 4, Item 4.2.2, NOTA, Pág 14)

- 42) A expedição de PRENOTAM, em caráter permanente, sobre estabelecimento/ativação, modificação ou cancelamento de ÁREAS PROIBIDAS, RESTRITAS E PERIGOSAS, é de exclusiva competência

- a) do Comandante de CINDACTA ou do Chefe de SRPV.
- b) dos Comandantes de DTCEA e dos Chefes de ONA e EPTA.
- c) da Seção AIS da Divisão Operacional do CINDACTA/SRPV.
- d) do Chefe do Subdepartamento de Operações.**

**RESOLUÇÃO:**

É de exclusiva competência do Chefe do Subdepartamento de Operações, a expedição de PRENOTAM, em caráter permanente, sobre ÁREAS PROIBIDAS, RESTRITAS E PERIGOSAS, bem como dos procedimentos a elas relativos. (ICA 53-4/2007, LETRA “a”, item 3.1.1, Pág 14)

- 43) Assinale a alternativa correta.

Acidente aeronáutico é toda ocorrência relacionada com a operação de uma aeronave, havida entre o período em que uma pessoa nela embarca, com a intenção de realizar um voo, até o momento em que todas as pessoas tenham dela desembarcado e, durante o qual, pelo menos uma das situações abaixo ocorra.

- a) Quando as pessoas embarcadas sofram lesões resultado de causas naturais, ou as lesões forem auto ou por terceiros infligidas, ou forem causadas a pessoas que embarcaram clandestinamente e se acomodaram em área que não as destinadas aos passageiros ou aos tripulantes.
- b) Quando a aeronave tenha sofrido danos limitados ao motor, carenagens, seus acessórios, hélices, pontas de asas, antenas, pneus, freios; ou pequenos amassamentos ou perfurações no revestimento da aeronave.
- c) Quando a aeronave sofrer dano ou falha estrutural que afete adversamente a resistência estrutural, o seu desempenho ou as suas características de voo ou, ainda, se exigir a substituição de grandes componentes ou a realização de grandes reparos no componente afetado.**
- d) Quando qualquer pessoa sofrer lesão, mesmo que leve, como resultado de estar na aeronave, em contato indireto com qualquer de suas partes, incluindo aquelas que dela tenham se desprendido, ou submetido à exposição direta do sopro de hélice, rotor ou escapamento de jato, ou às suas consequências.

**RESOLUÇÃO:**

É correto afirmar que “Aeronave sofrer dano ou falha estrutural que afete adversamente a resistência estrutural, o seu desempenho ou as suas características de voo ou, ainda, se exigir a substituição de grandes componentes ou a realização de grandes reparos no componente afetado” é Acidente Aeronáutico, conforme previsto na ICA 63-7, ATRIBUIÇÕES DOS ÓRGÃOS DO SISCEAB APÓS A OCORRÊNCIA DE ACIDENTE AERONÁUTICO OU INCIDENTE AERONÁUTICO GRAVE, CAP 2 – CONCEITUAÇÕES, Item 2.1 ACIDENTE AERONÁUTICO, Letra “b”, pg. 9.

44) O voo VFR que se realizar fora do espaço aéreo controlado, porém dentro de áreas ou ao longo de rotas designadas pelo DECEA e que disponha de equipamentos rádio em funcionamento, deverá manter no espaço aéreo classe “G”, se voando abaixo do FL100, o limite de velocidade de

- a) 380kt IAS.
- b) 250kt IAS.**
- c) 210kt IAS.
- d) 280kt IAS.

**RESOLUÇÃO:**

O voo VFR que se realizar fora do espaço aéreo controlado, porém dentro de áreas ou ao longo de rotas designadas pelo DECEA e que disponha de equipamentos rádio em funcionamento, deverá manter no espaço aéreo classe “G”, se voando abaixo do FL100, o limite de velocidade de 250kt (ICA 100-12/2006, item 5.6, Pág 60).

45) Assinale a alternativa que apresenta o nome do fenômeno descrito abaixo.

Fenômeno atmosférico causado por flutuações casuais do fluxo do vento, instantâneas e irregulares, causado por diversos fatores, sendo o mais comum a convecção, devido a subida do ar quente a níveis superiores.

- a) vento de superfície.
- b) circulação geral.
- c) turbulência.**
- d) circulação secundária.

**RESOLUÇÃO:**

É correto afirmar que o fenômeno atmosférico causado por flutuações casuais do fluxo do vento e, são instantâneas e irregulares, causados por diversos fatores, sendo o mais comum a convecção é a turbulência. (Meteorologia Aeronáutica - Curso BCT, Texto VI, Vento, Item 8, pg. 31).

46) Os mínimos meteorológicos predominantes para operação diurna de helicópteros em aeródromo ou heliponto que disponham de procedimento de aproximação por instrumentos são, respectivamente,

- a) 600 pés de teto e 1500 metros de visibilidade.
- b) 1000 pés de teto e 3000 metros de visibilidade.
- c) 600 pés de teto ou 100 pés acima do menor teto estabelecido nos procedimentos de aproximação por instrumentos de precisão, o que for maior, e visibilidade de 1500 metros.
- d) 600 pés de teto ou 100 pés acima do menor teto estabelecido nos procedimentos de aproximação por instrumentos de não precisão, o que for maior, e visibilidade de 1500 metros.**

**RESOLUÇÃO:**

Os mínimos meteorológicos predominantes para operação diurna em aeródromo ou heliponto que disponham de procedimento de aproximação por instrumentos são 600 pés de teto ou 100 pés acima do menor teto estabelecido nos procedimentos de aproximação por instrumentos de não precisão, o que for maior, e visibilidade de 1500 metros (ICA 100-4, capítulo 3, item 3.3.1.1, página 15)

47) Assinale a alternativa correta.

Cirrus, Altocumulus, Nimbostratus, Stratocumulus e Cumulonimbus são respectivamente nuvens de estágio:

- a) médio, superior, médio, médio e inferior.
- b) superior, médio, médio, inferior e médio.
- c) superior, médio, médio, inferior e inferior**
- d) médio, inferior, inferior, inferior e inferior.

**RESOLUÇÃO:**

É correto afirmar que na classificação internacional das nuvens que Cirrus, Altocumulus, Nimbostratus, Stratocumulus e Cumulonimbus são respectivamente nuvens de estágio: Superior, médio, médio, inferior e inferior. (Meteorologia Aeronáutica- Curso BCT, Texto VIII, Item 6, letras “a”, “b” e “c”, pg. 43).

48) As agremiações de ultraleves devem solicitar, previamente, a autorização pertinente à correspondente prática aerodesportiva ao

- a) DECEA.
- b) SRPV/CINDACTA da área.
- c) SERAC da área.**
- d) Administrador aeroportuário local.

**RESOLUÇÃO:**

As agremiações de ultraleves devem solicitar, previamente, a autorização pertinente à correspondente prática aerodesportiva ao SERAC da área, sendo este último o responsável por realizar as gestões junto ao SRPV/CINDACTA, a fim de ser analisada a viabilidade da implementação dos espaços aéreos descritos em 3.1.3 e 3.1.4. (ICA 100-3, capítulo 3, item 3.1.2, página 11)

49) Em condições de turbulência e acima de 34.000 pés, as aeronaves deverão entrar e voar nos circuitos de espera em velocidades indicadas iguais ou inferiores a

- a) 445km/h (240kt).
- b) 0.8 MACH.
- c) 490km/h (265kt).
- d) 0.83 MACH.**

**RESOLUÇÃO:**

Em condições de turbulência e acima de 34.000 pés, as aeronaves deverão entrar e voar nos circuitos de espera em velocidades indicadas iguais ou inferiores a 0.83 MACH. (ICA 100-12/2006, item 9.14.7.2, Pág 106).

50) Observe a figura abaixo e indique a alternativa que contém o valor mínimo do RVR para pouso direto na pista 09R.

POUSO DIRETO RWY 09R		STRAIGHT-IN TO
C	ILS CAT II	
A	RA 114' DA 2550'	TETO CEILING 100'
T	VIS/RVR	
A		
B		
C		
D		
E		

- a) 350 metros.
- b) 400 metros.
- c) 550 metros.
- d) 800 metros.

### RESOLUÇÃO:

Sistema de pouso por instrumentos que proporciona informações para uma aproximação até uma DA não inferior a 30 metros (100 pés) e um RVR não inferior a 350 metros. (ICA 100-16, capítulo 2, item 2.1, página 12).

51) Os pilotos de aeronaves de qualquer matrícula poderão apresentar às Salas AIS credenciadas, por telefone ou fac-símile, em vôos domésticos ou internacionais que se originem no território brasileiro:

- a) Planos de vôo, incluindo RPL.
- b) Planos de vôo Repetitivos.
- c) Planos de vôo e Notificações de vôo.
- d) Planos de vôo e atualizações correspondentes, exceto RPL.

### RESOLUÇÃO:

Os pilotos de aeronaves de qualquer matrícula poderão apresentar às Salas AIS credenciadas, por telefone ou fac-símile, em vôos domésticos ou internacionais que se originem no território brasileiro, Planos de vôo, exceto RPL e atualizações correspondentes. (AIC N 05-07 DE 18 JAN 2007, item 2.1, Pág 1).

52) Informe a opção que completa corretamente a lacuna abaixo.

Para que um NOTAM atinja a sua finalidade, é necessário que o usuário o receba com pelo menos \_\_\_\_\_ dias de antecedência, para tomar qualquer medida que a informação requeira, exceto nos casos de cancelamento, substituição e situações de emergência (inoperâncias, restabelecimentos e correções nas publicações).

- a) 7
- b) 10
- c) 20
- d) 30

### RESOLUÇÃO:

Para que um NOTAM atinja a sua finalidade, é necessário que o usuário o receba com pelo menos 7 dias de antecedência, para tomar qualquer medida que a informação requeira, exceto nos casos de cancelamento, substituição e situações de emergência (inoperâncias, restabelecimentos e correções nas publicações). (ICA 53-1/2005, item 2.1.2, Pág 9).

53) Preencha as lacunas e assinale a alternativa correta.

Uma informação meteorológica, originada de uma observação à superfície, para fins aeronáuticos é classificada de acordo com os seguintes critérios: a observação \_\_\_\_\_ é aquela realizada quando ocorre variações nas condições meteorológicas que alteram os critérios estabelecidos e sejam prejudiciais às operações aéreas; a observação \_\_\_\_\_ é aquela realizada em horário pré-fixado e se relaciona a hora inteira; e a observação \_\_\_\_\_ é aquela realizada em caso de acidente aeronáutico no aeródromo ou em suas imediações.

- a) regular / especial / local
- b) especial / regular / local**
- c) local / regular / especial
- d) especial / local / regular

#### RESOLUÇÃO:

É correto afirmar que a informação **especial** é aquela realizada quando ocorre variações nas condições meteorológicas que alteram os critérios estabelecidos e sejam prejudiciais às operações aéreas; a informação **regular** é aquela realizada em horário pré-fixado e se relaciona a hora inteira; e a informação **local** é aquela realizada em caso de acidente aeronáutico no aeródromo ou em suas imediações. (Meteorologia Aeronáutica-Curso BCT, Texto XI, 1 – Introdução, letras “a”, “b” e “c”, pg.57)

54) Assinale a alternativa correta.

É uma das atribuições do Centro Regional de NOTAM:

- a) Processar os PRENOTAM de sua área de jurisdição recebidos do CGN ou da SAIS-DO.**
- b) Encaminhar ao CRN/SAIS-DO os PRENOTAM sobre informações de sua responsabilidade.
- c) Verificar se a informação possui todos os dados necessários para a divulgação no ROTAER, na AIP ou nas cartas.
- d) Encaminhar ao ICA cópia dos PRENOTAM que contenham informação de caráter permanente de sua competência divulgados em NOTAM, para a atualização das publicações.

#### RESOLUÇÃO:

Processar os PRENOTAM de sua área de jurisdição recebidos do CGN ou da SAIS-DO, é uma das atribuições do Centro Regional de NOTAM. ( ICA 53-4/2007, letra “c”, item 2.5.2.3.1, Pág 11).

55) Com relação à Classificação dos Espaços Aéreos ATS, marque a opção correta.

“São permitidos vãos IFR e VFR; todos os vãos estão sujeitos ao serviço de controle de tráfego aéreo; os vãos IFR são separados entre si e dos vãos VFR; os vãos VFR são separados apenas dos vãos IFR e recebem informação de tráfego em relação aos outros vãos VFR e aviso para evitar tráfego quando solicitado pelo piloto”.

Esse trecho é específico do Espaço Aéreo

- a) Classe B.
- b) Classe C.**
- c) Classe D.
- d) Classe E.

#### RESOLUÇÃO:

“São permitidos vãos IFR e VFR; todos os vãos estão sujeitos ao serviço de controle de tráfego aéreo; os vãos IFR são separados entre si e dos vãos VFR; os vãos VFR são separados apenas dos vãos IFR e recebem informação de tráfego em relação aos outros vãos VFR e aviso pra evitar tráfego quando solicitado pelo piloto” é específico do Espaço Aéreo Classe C. ( ICA 100-12/2006, letra “c”, item 7.4.1, Pág 64).

**56)** Informe se é falso (F) ou verdadeiro (V) o que se afirma abaixo, sobre o emprego do sistema de vigilância ATS no serviço de controle de tráfego aéreo e assinale a alternativa que apresenta a sequência correta.

As informações proporcionadas por um sistema de vigilância ATS e apresentadas em uma tela de vigilância podem ser usadas para executar as seguintes funções:

- ( ) proporcionar vetoração às aeronaves com a finalidade de solucionar conflitos potenciais;
- ( ) proporcionar vetoração às aeronaves que chegam com o propósito de estabelecer uma sequência de aproximação rápida e eficiente;
- ( ) proporcionar vetoração para dar assistência aos pilotos em sua navegação; por exemplo, para orientar de/para um auxílio-rádio, para evitar áreas em condições meteorológicas adversas, etc;
- ( ) proporcionar separação e manter o fluxo normal de tráfego quando uma aeronave sofrer falha de comunicação dentro da área de cobertura; e
- ( ) manter monitoração da trajetória de voo do tráfego aéreo.

a) V - V - V - V - V

b) V - V - F - F - V

c) F - F - V - V - F

d) F - F - F - F - F

### RESOLUÇÃO:

Nas informações proporcionadas por um sistema de vigilância ATS e apresentadas em uma tela de vigilância podem ser usadas para executar as seguintes funções:

É VERDADEIRO afirmar que proporcionar vetoração às aeronaves com a finalidade de solucionar conflitos potenciais;

É VERDADEIRO afirmar que proporcionar vetoração às aeronaves que chegam com o propósito de estabelecer uma;

sequência de aproximação rápida e eficiente;

É VERDADEIRO afirmar que proporcionar vetoração para dar assistência aos pilotos em sua navegação, por exemplo;

para orientar de/para um auxílio-rádio, para evitar áreas em condições meteorológicas.

adversas, etc;

É VERDADEIRO afirmar que proporcionar separação e manter o fluxo normal de tráfego quando uma aeronave sofrer

falha de comunicação dentro da área de cobertura; e

É VERDADEIRO afirmar que manter monitoração da trajetória de voo do tráfego aéreo.

(ICA 100-12, 14.17 EMPREGO DO SISTEMA DE VIGILÂNCIA ATS NO SERVIÇO DE CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO, 14.17.1 FUNÇÕES, Letras “c”, “d”, “e”, “f” e “g”, pg. 164)

**57)** Considerando a apresentação do plano AFIL abaixo, marque a alternativa que contém os campos do referido plano que poderiam ter sido omitidos.

PT ISA, IFR, leve, E110, Nanuque aos 1126, 190 nós, FL080, G678, SBBR, tempo total de voo 0120, SBGO, autonomia 0320, pessoas a bordo 04, equipamentos V, sobrevivência J, coletes F, botes 02 para 08 lugares, cores branca e verde, piloto em comando Reis, código ANAC 999999.

a) Autonomia 0320 / botes 02 para 08 lugares / pessoas a bordo 04 / coletes F.

b) Piloto em comando Reis / código ANAC 999999 / pessoas a bordo 04 / autonomia 0320.

c) Cores branca e verde / piloto em comando Reis / equipamentos V / sobrevivência J.

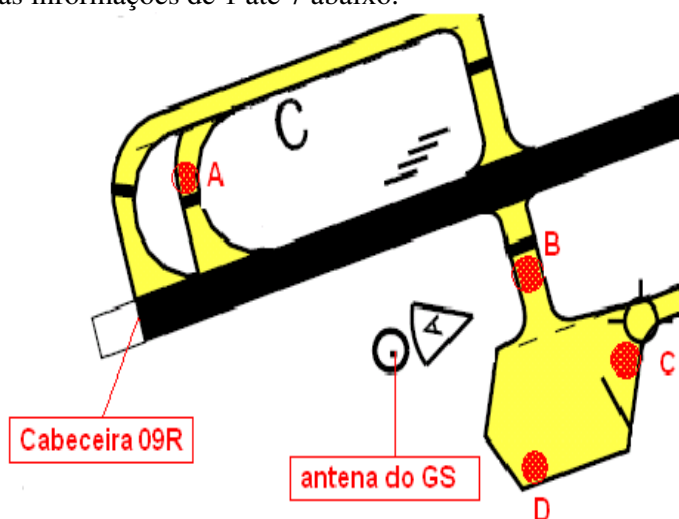
**d) Cores branca e verde / coletes F / equipamento V / sobrevivência J.**



**RESOLUÇÃO:**

No caso do AFIL, o ITEM 19 poderá ser omitido, com exceção do nome e código ANAC do piloto em comando, pessoas a bordo e autonomia (MCA 100-11, Capítulo 2, Item 2.2.9.1, Pág 25)

58) Considere a figura e as informações de 1 até 7 abaixo:



1. Comprimento total da pista 09R: 4000m;
2. Distância da antena do GS até a cabeceira 09R: 380m;
3. Distância perpendicular da antena do GS até a lateral da pista: 140m;
4. Distância perpendicular da aeronave A até a lateral da pista: 90m;
5. Distância perpendicular da aeronave B até a lateral da pista: 120m;
6. Distância perpendicular da aeronave C até a lateral da pista: 168m;
7. Distância perpendicular da aeronave D até a lateral da pista: 250m.

Sabendo-se que as distâncias entre as projeções das aeronaves e a projeção da posição da antena do GS sobre o eixo da pista são inferiores a 900m, marque a alternativa correta.

- a) Somente a aeronave B encontra-se na área crítica do GS.
- b) Nenhuma das aeronaves encontra-se na área crítica do GS.**
- c) As aeronaves B, C e D encontram-se na área crítica do GS.
- d) As aeronaves A, B, C e D encontram-se na área crítica do GS.

**RESOLUÇÃO:**

área crítica da GS: área retangular que tem como largura a distância da lateral da pista até a antena mais 135 metros e, como comprimento, 900 metros no sentido da cabeceira da pista mais próxima a partir da antena. (Ver anexo 2). (ICA 100-16, capítulo 5, item 5.3.1, letra b, página 22).



**59)** Informe se é falso (F) ou verdadeiro (V) o que se afirma abaixo, sobre as conceituações, nas atribuições dos órgãos do SISCEAB após a ocorrência de acidente aeronáutico ou incidente aeronáutico grave, e assinale a alternativa que apresenta a sequência correta.

- ( ) Acidente Aeronáutico é toda ocorrência envolvendo aeronave e não havendo intenção de vôo, da qual resulte dano ou lesão.
- ( ) OSCEA é o oficial designado pelo Chefe ou Comandante da Organização Regional, para o desempenho das atividades específicas do SEGCEA.
- ( ) Incidente de Tráfego Aéreo é toda ocorrência associada à operação de uma aeronave em que haja intenção de vôo, que não chegue a se caracterizar como um acidente, mas que afete ou que possa afetar a segurança da operação.
- ( ) TSCEA é o funcionário civil, exercendo função de nível superior, designado por Organização Militar ou por empresa participante do SISCEAB para o desempenho das atividades específicas do SEGCEA.
- ( ) Organização Regional são os órgãos envolvidos em um processo de investigação de acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave, ocorrência de solo ou incidente de tráfego aéreo.

a) V - F - V - V - F

**b) F - V - F - F - F**

c) V - V - V - F - V

d) F - F - F - F - V

### RESOLUÇÃO:

É FALSO afirmar que **Acidente Aeronáutico** é toda ocorrência envolvendo aeronave e não havendo intenção de vôo, da qual resulte dano ou lesão, pois esta é a definição de OCORRÊNCIA DE SOLO. (ICA 63-7, CAP 2, ITEM 2.8, pg. 11)

É VERDADEIRO afirmar que o **OSCEA** é o oficial designado pelo Chefe ou Comandante da Organização Regional, para o desempenho das atividades específicas do SEGCEA. (ICA 63-7, CAP 2, ITEM 2.11, pg. 11)

É FALSO afirmar que **Incidente de Tráfego Aéreo** é toda ocorrência associada à operação de uma aeronave em que haja intenção de vôo, que não chegue a se caracterizar como um acidente, mas que afete ou que possa afetar a segurança da operação, pois esta é a definição de INCIDENTE AERONÁUTICO. (ICA 63-7, CAP 2, ITEM 2.7, pg. 10)

É FALSO afirmar que o **TSCEA** é o funcionário Civil, exercendo função de Nível Superior, designado por Organização Militar ou por Empresa participante do SISCEAB para o desempenho das atividades específicas do SEGCEA, pois esta é a definição de ASCEA. (ICA 63-7, CAP 2, ITEM 2.2, pg. 9)

É FALSO afirmar que a **Organização Regional** são os órgãos envolvidos em um processo de investigação de acidente aeronáutico, incidente aeronáutico grave, ocorrência de solo ou incidente de tráfego aéreo, esta é a definição de CADEIA DE COMANDO (ICA 63-7, CAP 2, ITEM 2.4, pg. 10)

**60)** Relacione a coluna da direita com a da esquerda e depois marque a sequência correta nas alternativas abaixo.

- |                              |  |
|------------------------------|--|
| 1 - Capacidade adotada       | ( ) valor atribuído à capacidade de um aeroporto ou de um setor ATC em função da disponibilidade de elementos de suas infra-estruturas instaladas, condições meteorológicas, pessoal disponível nos órgãos ATC, bem como quaisquer outros fatores que possam impactar na capacidade adotada.                                       |
| 2 - Capacidade aeroportuária |  |
| 3 - Capacidade ATC           |  |
| 4 - Capacidade praticada     | ( ) representa a capacidade em prover serviços adequados às aeronaves que estão operando, em condições normais, no aeroporto. Essa capacidade é expressa como o número máximo de operações aéreas suportadas em um determinado aeroporto, em um dado período de tempo, levando em conta a infra-estrutura aeroportuária instalada. |
| 5 - Capacidade sustentável   | ( ) valor da capacidade de um aeroporto resultante da comparação das capacidades ATC e aeroportuária.  |
|                              | ( ) número máximo de operações praticáveis em um aeroporto ou setor de controle, continuamente, por um período de tempo especificado.  |
|                              | ( ) representa a capacidade do órgão ATC em prover serviço, em condições normais, para as aeronaves. Essa capacidade é expressa como o número máximo de aeronaves simultaneamente sob jurisdição de uma posição de controle.   |

**a) 4 – 2 – 1 – 5 – 3**

b) 1 – 4 – 2 – 5 – 3

c) 5 – 1 – 4 – 3 – 2

d) 2 – 5 – 3 – 4 – 1

### RESOLUÇÃO:

Capacidade praticada é o valor atribuído à capacidade de um aeroporto ou de um setor ATC em função da disponibilidade de elementos de suas infra-estruturas instaladas, condições meteorológicas, pessoal disponível nos órgãos ATC, bem como quaisquer outros fatores que possam impactar na capacidade adotada. (AIC N19/08, capítulo 3, página 2)

Capacidade aeroportuária representa a capacidade em prover serviços adequados às aeronaves que estão operando, em condições normais, no aeroporto. Essa capacidade é expressa como o número máximo de operações aéreas suportadas em um determinado aeroporto, em um dado período de tempo, levando em conta a infra-estrutura aeroportuária instalada (AIC N19/08, capítulo 3, página 2)

Capacidade adotada é o valor da capacidade de um aeroporto resultante da comparação das capacidades ATC e aeroportuária. (AIC N19/08, capítulo 3, página 2)

Capacidade sustentável é o número máximo de operações praticáveis em um aeroporto ou setor de controle, continuamente, por um período de tempo especificado. (AIC N19/08, capítulo 3, página 2)

Capacidade ATC representa a capacidade do órgão ATC em prover serviço, em condições normais, para as aeronaves. Essa capacidade é expressa como o número máximo de aeronaves simultaneamente sob jurisdição de uma posição de controle. (AIC N19/08, capítulo 3, página 2)