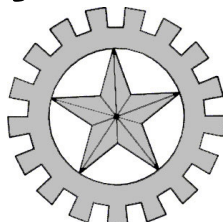


**VERSÃO****A****COMANDO DA AERONÁUTICA****EXAME DE SELEÇÃO AO ESTÁGIO DE ADAPTAÇÃO AO OFICIALATO
(EAOF 2009)****ESPECIALIDADE: INFORMAÇÕES AERONÁUTICAS - SAI****LEIA COM ATENÇÃO AS INSTRUÇÕES ABAIXO.**

- 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) Das assertivas abaixo, marque a **incorreta**.

São considerados trabalhos de manutenção:

- a) **reparos de pequenos buracos.**
- b) retoques na pintura de sinalização.
- c) corte de grama.
- d) limpeza em geral.

RESOLUÇÃO:

Reparos de pequenos buracos não estão incluídos na relação constante da ICA 53-1 (trabalhos de manutenção) item 1.3, portanto a referida resposta está incorreta.

42) O Sargento Joel concluiu com aproveitamento o CFS na especialidade SAI e foi designado para trabalhar no DTCEA-NT. Ele fez o estágio previsto e trabalhou por seis meses na Sala AIS, sendo designado, após esse período, para prestar serviços na Secretaria do DTCEA. Lá ele permaneceu por dois anos.

Retornando para a Sala AIS, que tipo de estágio ele deverá fazer, e qual a sua duração?

- a) Deverá fazer o estágio de ingresso, porque ficou ausente por dois anos, com a duração mínima de 120 horas.
- b) **Deverá fazer estágio de adaptação, com a duração mínima de 60 horas.**
- c) Deverá fazer o estágio de ingresso, com a duração mínima de 60 horas.
- d) Deverá fazer o estágio de manutenção, pois estava no DTCEA, com duração mínima de 30 horas.

RESOLUÇÃO: ICA 53-3

Estágio de ingresso: Este estágio é destinado ao Especialista tenha concluído, com aproveitamento, o Curso de Especialista em Informação Aeronáutica, e deverá ter duração mínima de 120 horas.

Estágio de adaptação: Este estágio é destinado ao especialista que tenha sido:

- a) afastado das atividades operacionais AIS, por um período superior a 12 (doze) meses e que esteja retornando às atividades operacionais do AIS; e/ou
- b) transferido para um órgão AIS que ainda não tenha desempenhado funções. Este estágio deverá ter duração mínima de 60 horas.

Estágio de manutenção: Este estágio é destinado ao especialista que desempenha atividades técnicas do AIS, e deverá ter duração de 30 horas.

43) Informe se é verdadeiro(V) ou falso(F) o que se afirma abaixo e depois assinale a alternativa que apresenta a sequência correta.

- () Os limites verticais, quando na TA, são indicados em FL.
- () Os limites verticais, acima de 3.000FT, MSL, sem TA, são indicados em FL.
- () Os limites verticais, acima de 3000FT, AGL, sem TA, são indicados em FT.
- () Os limites verticais, a 3000FT, AGL, sem TA, são indicados em FT.
- a) V – V – F – V
- b) F – F – F – F
- c) **F – V – F – V**
- d) V – V – V – V

RESOLUÇÃO:

Conforme ICA53-1 item 4.5.7.2.2

A primeira alternativa é falsa, pois para se indicar FL os limites deverão estar acima da TA;

A segunda é verdadeira, pois acima do nível do mar, sem TA, indica-se FL;

A terceira é falsa, pois acima de 3000FT e sem TA, indica-se FL;

A quarta é verdadeira, pois a 3000FT AGL, indica-se FT.

44) As obras em aeródromos internacionais ou naqueles onde opere a aviação comercial regular e regional, encerradas antes do prazo previsto em NOTAM, somente poderão ser canceladas mediante solicitação dos administradores diretamente à(ao)

a) ANAC.

b) DECEA.

c) CINDACTA ou SRPV.

d) ICA.

RESOLUÇÃO:

Está incorreta, pois a ICA 53-4 item 3.6.6(nota) afirma que a solicitação deverá ser feita através do CINDACTA ou SRPV.

45) Às mensagens de emergência, quando não veiculadas através do Serviço de Telecomunicações Aeronáuticas, deverá ser atribuído o indicador de prioridade SVH. Entre as opções abaixo, uma **não** corresponde ao enunciado. Qual delas?

a) Mensagens de socorro e tráfego de socorro.

b) Mensagens de urgência.

c) Mensagens de falha de radiocomunicações.

d) Mensagens de interferência ilícita.

RESOLUÇÃO: ICA-100-15**MENSAGENS DE EMERGÊNCIA**

Esta categoria de mensagens compreende:

a) mensagens de socorro e tráfego de socorro, incluindo as mensagens de alerta relacionadas com a fase de perigo (SS);

b) mensagens de urgência, incluindo as mensagens de alerta relacionadas com as fases de alerta ou de incerteza (SS); e

c) outras mensagens envolvendo situações de emergência conhecidas ou de cuja existência se suspeita, não enquadradas em a) e b) acima, e as mensagens de falha de radiocomunicações (FF ou mais alta, caso necessário).

NOTA: Quando as mensagens, anteriormente citadas, não forem veiculadas através do Serviço de Telecomunicações Aeronáuticas, deverá ser usado o indicador de prioridade SVH, atribuído às mensagens relacionadas com a segurança da vida humana, de acordo com o Artigo 25 da Convenção Internacional de Telecomunicações, Málaga, 1973.

- 46) Referindo-se às Mensagens de Atualização de Plano de Vôo, julgue os itens abaixo, informando se verdadeiro (V) ou falso (F). Depois assinale a alternativa que apresenta a sequência correta.
- () A DLA deverá ser transmitida quando houver previsão de atraso superior a 45 minutos da EOBT indicada no Plano de Vôo.
 - () A DLA poderá ser transmitida quando houver atraso inferior a 45 minutos da EOBT indicada no Plano de Vôo, a critério do explorador da aeronave.
 - () Caso seja antecipada a EOBT, a antecedência mínima para a aceitação da alteração correspondente deverá considerar pelo menos 10 minutos de antecedência em relação à EOBT prevista no Plano de Vôo.
 - () A DLA poderá ser transmitida quando houver atraso inferior a 45 minutos da EOBT, indicada no Plano de Vôo, a critério do Operador AIS.
- a) V – F – F – V
 - b) F – V – V – F
 - c) V – V – F – F**
 - d) F – F – V – V

RESOLUÇÃO:

A ICA 100-15, nos itens abaixo, prevê o seguinte:

4.2.1.2.1 A mensagem DLA deverá ser transmitida sempre que houver previsão de atraso superior a 45 (quarenta e cinco) minutos da EOBT indicada no PLN.

4.2.1.2.2 A critério do piloto ou explorador da aeronave, a DLA poderá ser transmitida quando o atraso for inferior a 45 (quarenta e cinco) minutos da EOBT indicada no PLN.

4.2.1.3 Mensagem de Modificação

4.2.1.3.1 A mensagem CHG deverá ser transmitida toda vez que houver necessidade de se modificar os dados básicos do PLN. Esta mensagem deverá ser enviada a todos os destinatários que possuem os dados básicos do PLN que estejam afetados pela modificação.

4.2.1.3.2 No caso de antecipação da EOBT, a antecedência mínima para a aceitação da alteração correspondente será, considerando-se a nova EOBT proposta, a mesma exigida para apresentação do respectivo PLN.

- 47) Alguns órgãos são considerados tarifadores ao gerarem ou informarem dados para a geração de mensagens CONFAC, quando tomam conhecimento da existência de plano de vôo entre aeródromos que não dispõem de órgão tarifador. Dentre os citados abaixo, um **não** corresponde ao enunciado. Qual deles?
- a) ACC.
 - b) AFIS.
 - c) EPTA.
 - d) Sala AIS.**

RESOLUÇÃO:

A ICA 102-8, no item 1.5.2 elenca os órgãos considerados tarifadores na situação exposta e a Sala AIS não figura na lista.

- 48) Na IAC de certa localidade consta em sua margem superior direita **VOR A RWY 02**. É correto afirmar que esse procedimento é identificado como
- a) VOR com RADAR.
 - b) VOR somente para circular.**
 - c) VOR com ALS.
 - d) VOR simples.

RESOLUÇÃO:

Conforme AIP MAP CAR-9 5.4, afirma que o procedimento é VOR somente para circular.

49) Estão isentas de qualquer mensagem CONFAC as seguintes aeronaves:

- a) quaisquer ultraleves.
- b) veículos ultraleves não motorizados.**
- c) domésticas regulares.
- d) somente internacionais regulares.

RESOLUÇÃO:

A ICA 102-8, item 3.6 (isenção de mensagem CONFAC), subitem 3.6.1, prevê que estão isentos da emissão de qualquer mensagem CONFAC os vôos realizados por veículo ultraleve não-motorizado.

50) Marque o item abaixo que **não é** critério para se fazer o cálculo de nível para vôo IFR fora de aerovia.

- a) Procurar a altitude do ponto mais elevado dentro de uma faixa de 16km para cada lado do eixo da rota.**
- b) Soma-se a maior correção QNE da rota.
- c) Sobre regiões montanhosas o gabarito é de 600M.
- d) Se o valor encontrado nos cálculos não corresponder a um FL, arredonda-se para o FL imediatamente acima.

RESOLUÇÃO:

A altitude é dentro de uma faixa de 16NM e não 16KM, conforme MCA 53-1 item 9.6.1.4 (a).

51) O piloto do PT SAI pretende voar IFR no FL100 no **espaço aéreo classe E**. Portanto, seu limite de velocidade é

- a) 250KT IAS.
- b) 380KT IAS.
- c) 240KT IAS.
- d) Não aplicável.**

RESOLUÇÃO:

A tabela constante do MCA 53-1 item 10.2.2.2 indica que o limite de velocidade no FL100, no espaço aéreo classe E, não é aplicável.

52) No AIP-BRASIL se encontram as Salas AIS que recebem informações de outros países. O asterisco ao lado do nome do país significa que aquela Sala AIS recebe daquele país

- a) AIP e Suplementos AIP.
- b) informações de Suplemento AIP e AIC.
- c) informações relacionadas a NOTAM e AIC.**
- d) informações relacionadas a NOTAM e AIP.

RESOLUÇÃO:

A AIP BRASIL, parte GEN3.1.5 explicita que o asterisco refere-se a informações referentes a NOTAM e AIC.

53) Com relação a balizamento, preencha as lacunas e, em seguida, assinale a alternativa correta.

Sempre que o sistema de luzes não balizar as cabeceiras e _____ das margens da pista, ou a sua luminosidade não atingir _____ de qualquer cabeceira, em condições normais, será considerado inexistente para operações noturnas.

- a) 1/2 / 10km
- b) 2/3 / 10km
- c) 2/3 / 20km**
- d) 1/3 / 10km

RESOLUÇÃO:

Conforme o MCA 53-1 item 15.9.2.2(nota 2), o balizamento será considerado inexistente se as cabeceiras e 2/3 das luzes laterais estiverem inoperante ou a luminosidade não atingir 10km.

54) Qual a finalidade da Carta de Obstáculo de Aeródromo – Tipo “A”?

- a) Tem por finalidade proporcionar às tripulações de voo a informação necessária para facilitar o movimento das aeronaves no solo.
- b) A função desta carta é proporcionar informações detalhadas sobre o perfil do terreno de determinada parte da área de aproximação final.
- c) Destina-se a proporcionar ao piloto informação necessária à navegação aérea visual em baixa velocidade, a distâncias curtas e médias e em vôos de altitudes baixas e intermediárias.

d) Representa todos os obstáculos significativos existentes na área de decolagem do aeródromo.

RESOLUÇÃO:

Segundo a AIP BRASIL, parte GEN, item 3.2.4.2.10 A Carta de Obstáculo de Aeródromo Tipo “A” representa todos os obstáculos significativos existentes na área de decolagem do aeródromo.

55) Para o uso nos **procedimentos GPS**, o ponto no qual se inicia uma curva, de forma a incorporar-se no segmento seguinte de uma rota ou procedimento de aproximação é

- a) FLY-BY WAYPOINT.
- b) FLY GPSPPOINT.
- c) FLY-OVER WAYPOINT.**
- d) FLYBACK WAYPOINT.

RESOLUÇÃO:

A CAR-13, AIP MAP, item 10.7.3.1 informa que o referido ponto é o FLY-OVER WAYPOINT.

56) As dimensões das áreas de segurança do final da pista denominam-se

- a) RESA.**
- b) CWY.
- c) SWY.
- d) LDA.

RESOLUÇÃO:

As dimensões das áreas de segurança do final de pista denomina-se RESA, conforme AIP MAP CAR-4 item 16.4(h).

57) Os designadores de RNAV internacional são identificados pelas letras iniciais:

- a) **L, M, e N.**
- b) G e R.
- c) A, B, G.
- d) R, V, U.

RESOLUÇÃO:

As RNAV INTERNACIONAL é identificada pela letras iniciais L, M, e N, conforme frontispício das cartas de rota(identificação/simbologia).

58) Informe se é falso (F) ou verdadeiro (V) o que se afirma abaixo sobre as atribuições do CGNA (Centro de Gerenciamento de Navegação Aérea). A seguir, indique a opção com a sequência correta:

Além dos procedimentos gerais, são atribuições do CGNA:

- (1) coordenar com os setores competentes, quando expedir um PRENOTAM de gerenciamento de fluxo aéreo que autorize a divulgação de assuntos inerentes a esses setores, respeitando o previsto na ICA 53-4.
- (2) encaminhar, excepcionalmente, aos órgãos de controle de tráfego aéreo (ACC, APP e TWR), para conhecimento imediato, assuntos importantes (mudanças importantes nos auxílios à navegação, estado das pistas de pouso, desvio de aerovias e ativação de áreas) antes da divulgação do NOTAM.
- (3) encaminhar ao CRN/SAIS-DO os PRENOTAM sobre informações de sua responsabilidade.
- (4) encaminhar ao CGN os PRENOTAM sobre informações de sua responsabilidade.

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

RESOLUÇÃO:

Segundo a ICA 53-4, ITEM 2.5.2.5.1 , cabe ao CGNA, além dos procedimentos gerais:

- a) coordenar com os setores competentes, quando expedir um PRENOTAM de gerenciamento de fluxo aéreo que autorize a divulgação de assuntos inerentes a esses setores, respeitando o previsto nesta Instrução; e
- b) encaminhar ao CGN os PRENOTAM sobre informações de sua responsabilidade.

59) Considere os seguintes dados:

MAXARANGUAPE / Maxaranguape, RN SNXX 05 22 55S/035 31 51W

MIL UTC-3 IFR DIURNA 92 **(302)**

16 – (2200 x 30 ASPH 29/F/A/Y/T) – **34**

MARÍLIA / Marília, SP SBML 22 11 44S/049 55 37W

PUB 3NE UTC-3 IFR L23 DAESP 647 **(2122)**

03 – L12 – (1500 x 35 ASPH 35/F/B/X/T L14) – L12 – **21**

MINAÇU / Minaçu, GO SBMC 13 33 02S/048 12 02W

PUB UTC-3 VFR IFR DIURNA L21, 26 427 **(1401)**

05 – L12 – (1275 x 30 ASPH 7/F/C/Y/U L14, 15) – L12 – **23**

Com base nas informações dos aeródromos acima, indique qual a opção correta.

- a) Pode ser recebido plano instrumento para SBMC com pouso previsto após o pôr-do-sol.
- b) Não há restrições em relação a operação de aeronaves civis em SNXX.
- c) Na resistência do pavimento de SBMC, a letra F significa piso flexível.**
- d) o aeródromo de Marília (SBML) possui luzes de pista de táxi, indicando sua trajetória.

RESOLUÇÃO:

Conforme ROTAER, legenda, o piso de pavimento pode ser rígido (R) ou flexível (F).

60) A rota UW2 ARX DCT BCT indica a intenção do piloto de

- a) mudar de nível no ponto DCT.
- b) prosseguir na AWY até BCT.
- c) trocar de rota em ARX.**
- d) passar para a regra visual em UW2.

RESOLUÇÃO:

Conforme MCA 100-11 item 2.2.6.3.1 (b).