

**VERSÃO****A****COMANDO DA AERONÁUTICA****EXAME DE SELEÇÃO AO ESTÁGIO DE ADAPTAÇÃO AO OFICIALATO
(EAOF 2011)****ESPECIALIDADE: CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO****LEIA COM ATENÇÃO AS INSTRUÇÕES ABAIXO.**

- 1 – Este caderno contém 01 (uma) prova de Língua Portuguesa composta de 30 (trinta) questões objetivas numeradas de 01 (um) a 30 (trinta) e 01 (uma) prova de Especialidade composta de 50 (cinquenta) questões objetivas numeradas de 31 (trinta e um) a 80 (oitenta). 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 25/03/10	Divulgação das provas aplicadas e dos Gabaritos Provisórios (Intraer).
ATÉ 29/03/10	Preenchimento da Ficha Informativa sobre Formulação de Questão (FIFQ).
ATÉ 13/04/2010	Divulgação dos Gabaritos Oficiais e dos pareceres sobre as FIFQ.
13 A 16/04/2010	Divulgação Individual da correção das Redações via Internet.
13 A 16/04/2010	Preenchimento do formulário de recurso para a Prova de Redação via Internet, até as 15 h do último dia de recurso – Horário de Brasília.
ATÉ 28/04/2010	Divulgação dos resultados finais das Redações e dos pareceres individuais sobre os recursos das provas de redação.
ATÉ 12/05/2010	Divulgação da relação nominal de candidatos convocados para a Concentração Intermediária (por especialidade).
24/05/2010	Concentração Intermediária, das 9h às 11h (Horário Local).



ESPECIALIDADE

31) Considere as assertivas abaixo acerca de luzes aeronáuticas de superfície e critérios de luzes de pista para manutenção da operacionalidade de determinado aeródromo.

- I – As luzes de cabeceira e de final de pista são, pelo menos, em número de seis, e colocadas até cinco metros distantes das laterais da pista.
 - II– Se o controle do brilho do balizamento estiver inoperante, impossibilitando a alteração da intensidade do balizamento, o sistema de luzes não será considerado operacional apenas para fins técnicos.
 - III– Para pistas com operação de pouso IFR NÃO PRECISÃO, pelo menos 85% do sistema de luzes de aproximação (ALS), cabeceira, laterais e final da pista de pouso e decolagem deverão estar disponíveis.
 - IV– Para pistas com operações de pouso e decolagem VFR noturno, deverão estar disponíveis pelo menos 85% das luzes (de cabeceira e de final de pista) em funcionamento e não deverá haver luzes queimadas adjacentes.
- a) I e IV são corretas.
 - b) I, II e IV são corretas.
 - c) II e III são corretas.
 - d) III e IV são corretas.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: A)

RESOLUÇÃO

I – As luzes de cabeceira e de final de pista são, pelo menos, em número de seis, e colocadas até cinco metros distantes das laterais da pista.

IV – Para pistas com operações de pouso e decolagem VFR noturno, deverão estar disponíveis pelo menos 85% das luzes (de cabeceira e de final de pista) em funcionamento e não deverá haver luzes queimadas adjacentes.

Itens 15.3.17.2.2.2 e a NOTA do item 15.3.17.2.2.3 justificam a alternativa I – mescla dos dois itens. O item 15.3.17.2.2.5 justifica a alternativa IV – cópia autêntica.

32) Sobre o ACAS, é correto afirmar que

- a) ele detecta aeronaves que se encontram no solo.
- b) as aeronaves equipadas com “transponders” somente Modo A são invisíveis para o ACAS II.
- c) em caso de RA envolvendo uma aeronave ACAS e uma aeronave intrusa, ambas receberão comandamento para efetuarem manobras coordenadas.
- d) os TA fornecem ao piloto a posição real da aeronave intrusa, para ajudar a tripulação a obter a visualização da ameaça potencial e servir como precursor para o RA.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: B)

A assertiva “as aeronaves equipadas com “transponders” somente Modo A são invisíveis para o ACAS II” – é a **CORRETA**.

Página 16, da ICA 100-32/2008 – Os “transponders” somente de Modo A são invisíveis para o ACAS II, pois esses “transponders” não respondem a interrogações do Modo C.

33) Assinale a alternativa que apresenta uma situação em que haja a necessidade de expedição de um NOTAM.

- a) A realização de paraquedismo militar e exercícios de atividades aerodesportivas efetuados inteiramente em espaço aéreo controlado.
- b) A Sala AIS do aeroporto de KEGENSIL irá funcionar apenas das 13 às 17h, durante toda a próxima semana, devido a obras. Demais órgãos ATS funcionarão normalmente.**
- c) A equipe de manutenção do radar do aeroporto de KEGENSIL informou que precisará de mais 1h e 30 min, no mínimo, para colocá-lo em operação. Assim, ele ficará cerca de 3h fora de operação.
- d) A frequência primária da TWR KEGENSIL está com pane intermitente há mais de 60 minutos, com a equipe de manutenção trabalhando para restabelecê-la. A frequência secundária da TWR KEGENSIL opera normalmente.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: B)

A Sala AIS do aeroporto de KEGENSIL irá funcionar apenas das 13 às 17h, durante toda a próxima semana, devido a obras. Demais órgãos ATS funcionarão normalmente. – **ITEM 29 – PÁGINA 14 ICA 53-1/2009**

34) Assinale a alternativa que completa corretamente a lacuna do texto abaixo.

Uma aeronave, na aproximação final para pouso, teve a expressão “SUPER” incluída logo após o indicativo de chamada pelo operador da Torre KEGENSIL. O assistente, o estagiário 3S SAFO, percebendo que, logo após o seu pouso, decolaria um B777-H, informou ao APP que deveria ser aplicada uma separação de, no mínimo, _____ minuto (s).

- a) 1
- b) 2**
- c) 3
- d) 4

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: B)

IMA 100-12/2009, ANEXO F, PÁGINA 268. ITEM 3.2.1 (2 MINUTOS)

35) Assinale a alternativa correta.

- a) O FL 35 é o nível VFR mais baixo da tabela de níveis de cruzeiro.**
- b) O equipamento rádio em funcionamento é uma exigência para a realização de um voo no espaço aéreo A.
- c) O espaço Aéreo Não Controlado é definido como “espaço de dimensões definidas, dentro do qual são proporcionados serviços de informação de voo e de alerta”.
- d) A expressão “AD Controlado” indica que o controle de tráfego aéreo (CTA) é prestado para o tráfego de AD, sem necessariamente haver uma zona de controle.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: A)

IMA 100-12/2009, ANEXO B – TABELAS DE NÍVEIS DE CRUZEIRO, página 256.

36) Com base na fraseologia padrão, marque a alternativa correta.

- a) Controle Kegensil, PT-ESO informa que recebeu TA na decolagem.
- b) Kegensil Tower, PT-ESO request a low passage for landing gear check.
- c) PT-ESO, stop squawk Charlie, wrong indication. PT-ESO, recycle 6411.**
- d) Kegensil Ground, PT-ESO, stand H4, IFR to Brasília, request take-off data.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: C)

“PT-ESO, stop squawk Charlie, wrong indication. PT-ESO, recycle 6411.” Item 15.25.2 USO DO TRANSPONDER, página 227.

37) Qual das alternativas abaixo exemplifica uma autorização ATC com um ponto de notificação intermediário estabelecido no espaço aéreo controlado como limite de autorização?

- a) TAM 3087, cleared to XINGU fix; via UA317; FL 340; ACRE Departure, PAPES Transition; after take-off, turn right; squawk 4147.
- b) WEB 6700, cleared to Zumbi dos Palmares airport; via flight plan route; maintain FL 150 to REC VOR, then FL 140; DIANA Departure; squawk 3460.
- c) GLO 2300 cleared to Brasília airport; via UW2; maintain FL 250 until passing ARX, then FL 280; standby for departure instructions; squawk 3147.
- d) PT-AAM, cleared to PETROLINA; via W10 LAP VOR, W8; FL 150; Departure IREBO, VOR FRM transition; After departure maintain runway heading; squawk 4040.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: A)

TAM 3087, cleared to XINGU fix; via UA317; FL 340; ACRE Departure, PAPES Transition; after take-off, turn right; squawk 4147.

Cópia autêntica da legislação. Página 215, item c, com exemplo c, da página 214.

38) Considere que o aeródromo de KEGENSIL não tenha órgão ATS. O PT-ESO (AS-50 - Esquilo), em aproximação visual para pouso naquela localidade, deverá executar o circuito de tráfego

- a) padrão para aeronaves em geral e efetuar o pouso.
- b) do lado oposto ao destinado às aeronaves em geral e efetuar o pouso.
- c) padrão para aeronaves em geral, a 500 pés de altura, e efetuar o pouso.
- d) do lado oposto ao destinado às aeronaves em geral, a 500 pés de altura, e efetuar o pouso.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: C)

Um helicóptero, em aproximação visual para uma localidade desprovida de TWR, deverá executar o circuito de tráfego padrão para aeronaves em geral, a 500 pés de altura, e efetuar o pouso. Item 5.2.b. Página 21.

39) Assinale a alternativa que contém a definição correta para a abreviatura apresentada, de acordo com a ICA 100-12.

- a) NPA – Norma Padrão de Ação.
- b) ETOPS – Operação Prolongada.
- c) MSL – Acima do Nível Médio do Mar.
- d) RVSM – Mínimos de Separação Vertical Reduzidos.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: B)

NPA – Procedimento de Aproximação de Não-Precisão

ETOPS – Operação Prolongada

AMSL – Acima do Nível Médio do Mar

RVSM - Separação Vertical Mínima Reduzida

40) Assinale a alternativa incorreta.

- a) Mach 0.01 é aproximadamente igual a 11 kt IAS nos níveis de voo mais altos.
- b) Não deve ser aplicado ajuste de velocidade a uma aeronave após passar por um ponto a 4 NM da cabeceira na aproximação final.
- c) Instruções simultâneas para que uma mesma aeronave mantenha uma alta razão de descida e reduza sua velocidade, normalmente, são incompatíveis.
- d) “Velocidade mínima limpa” significa a velocidade mínima em que uma aeronave pode voar em uma configuração limpa, sem o emprego de dispositivos de aumento de sustentação, redutores de velocidade ou trem de pouso.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: A)

Mach 0.01 é aproximadamente igual a 6 kt (11 Km/h) IAS nos níveis de voo mais altos. (IMA 100-12/2009 – NOTA 1, ITEM 7.25.1.6, PÁGINA 88)

41) Informe se é falso (F) ou verdadeiro (V) o que se afirma abaixo sobre “Uso do Transponder no Brasil”. A seguir, indique a opção com a sequência correta.

- () A obrigatoriedade do equipamento transponder no Brasil é aplicada a todo voo realizado no espaço aéreo classe G abaixo do FL 100.
- () Excepcionalmente, não será exigido o equipamento transponder nos espaços aéreos condicionados para voos de aeronaves experimentais ou de treinamento.
- () O voo de aeronave sem transponder, em espaço aéreo classe D, poderá ocorrer por meio de solicitação prévia aos CINDACTAS ou SRPV-SP.
- () A autorização que dispensa o uso do transponder para determinada aeronave, em uma operação eventual, em determinado espaço aéreo, terá validade máxima de 120 dias.

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

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: C)

RESOLUÇÃO

A sequência correta é **F-V-V-F**

É falso afirmar que a obrigatoriedade do equipamento transponder no Brasil é aplicada a todo voo realizado no espaço aéreo classe G abaixo do FL 100, porque a obrigatoriedade é acima do FL 100. CIRTRAF 100-23/2008 (Capítulo 2, Item 2.1 b), Pág. 8)

É verdadeiro afirmar que, excepcionalmente, não será exigido o equipamento transponder nos espaços aéreos condicionados para voos de aeronaves experimentais ou de treinamento. CIRTRAF 100-23/2008 (Capítulo 2, Item 2.2 b), Pág. 8).

É verdadeiro afirmar que o voo de aeronave sem transponder, em espaço aéreo classe D, poderá ocorrer por meio de solicitação prévia aos CINDACTAS ou SRPV-SP. CIRTRAF 100-23/2008 (Capítulo 3, Item 3.1.1, Pág. 9).

É falso afirmar que a autorização que dispensa o uso do transponder para determinada aeronave, em uma operação eventual, em determinado espaço aéreo, terá validade máxima de 120 dias, porque o limite máximo é seis meses. CIRTRAF 100-23/2008 (Capítulo 3, Item 3.1.1 NOTA, Pág. 9).

42) Com relação às operações de veículos ultraleves, é correto afirmar que

- a) a operação de ultraleves motorizados está restrita a espaços aéreos condicionados.
- b) os ultraleves motorizados não terão direito de passagem sobre as demais aeronaves.**
- c) os sítios de voo de veículos ultraleves autopropulsados devem ter um responsável pelo controle do movimento diário, que é o “Gerente do Sítio de Ultraleves”.
- d) o deslocamento dos ultraleves desde o local da sede até os locais destinados ao voo será realizado em corredores visuais definidos como “Rotas Especiais de Ultraleves”.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: B)

RESOLUÇÃO

Os ultraleves motorizados não terão direito de passagem sobre as demais aeronaves, conforme ICA 100-3 Cap. 3 item 3.3.2 pág. 12.

43) Se a capacidade ATC de um órgão de controle é 6, a capacidade aeroportuária de um dado aeroporto é 8, em um certo período de tempo, e ainda a capacidade adotada é 6 e a capacidade praticada é 5. Qual é a capacidade sustentável desse aeroporto?

- a) Menor que 5.
- b) Igual a 5.**
- c) Entre 5 e 6.
- d) Igual a 8.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: B)

RESOLUÇÃO

Capacidade sustentável é o número máximo de operações **praticáveis** em um aeroporto ou setor de controle, continuamente, por um período de tempo especificado, com isso, a capacidade sustentável **é igual à capacidade praticada 5**, conforme AIC N19/08 Definições pág. 2.

44) Quanto às restrições operacionais do ILS, é correto afirmar que

- a) as luzes de eixo de pista de táxi estão inoperantes, para CAT II, durante o dia, e não têm efeito sobre a operação.**
- b) as luzes laterais de pista de táxi estão inoperantes, para CAT II, durante o dia, e não têm efeito sobre a operação.
- c) MM (marcador médio) inoperante, para CAT III, o efeito é operação proibida.
- d) ASDE (Equipamento de Detecção de superfície de Aeródromo) inoperante, para CAT II, o efeito é operação proibida.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: A)

RESOLUÇÃO

As luzes de eixo de pista de táxi com situação inoperante, para categoria CAT II, durante o dia, não tem efeito sobre a operação, conforme ICA 100-16/2009 Anexo A – Restrições Operacionais do ILS portaria DECEA nº. 09/SDOP de 07 de abril de 2009 e modificação substitutiva de 07 maio 2009 pág. 28.

45) As partes do espaço aéreo em torno de um aeródromo dentro das quais determinou-se a aplicação de requisitos especiais para proteção do tráfego do aeródromo são designadas como

- a) CKT – Circuito de Tráfego de Aeródromo.
- b) ZPA – Zonas de Proteção de Aeródromo.
- c) CTR – Zonas de Controle.
- d) ATZ – Zonas de Tráfego de Aeródromo.**

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: D)

RESOLUÇÃO

As partes do espaço aéreo em torno de um aeródromo dentro das quais determinou-se a aplicação de requisitos especiais para proteção do tráfego do aeródromo são designadas como ATZ – Zonas de Tráfego de Aeródromo, conforme ICA 100-12/2009 Cap. 2 item 2.1 pág. 38 e Cap. 7 item 7.3.2.3 pág. 70.

46) O PT-ESO, voando nivelado em área onde é prestado o serviço de Vigilância ATS e em espaço aéreo RVSM, apresenta, em seu modo C “FL317”, derivada da informação de altitude de pressão. Com isso, o controlador deverá

- a) considerar que a aeronave está livrando o FL320 em descida.
- b) considerar que a aeronave ocupa o FL320 e continuar a prestar o serviço de Vigilância ATS.
- c) aplicar separação não RVSM dessa aeronave com outras, pois perdeu sua capacidade RVSM.**
- d) usar a informação de altitude geométrica do radar para determinar se há diferença altimétrica.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: C)

RESOLUÇÃO

O valor de tolerância usado para determinar que a informação de nível, derivada da informação de altitude de pressão, apresentada ao controlador é exata será de + ou – 200 pés em espaço aéreo RVSM, conforme ICA 100-12/2009 Cap. 14 item 14.8.1 pág. 165. A separação vertical mínima no espaço aéreo onde é aplicado a RSVM, entre os níveis FL290 e FL 410 inclusive, é de 1000FT, conforme ICA 100-12/2009 Cap. 8 item 8.3.4 c) pág. 96.

47) Na ADC do aeródromo de KEGENSIL, no quadro características físicas, a notificação do PCN é publicada da seguinte maneira: PCN 73/F/B/X/T. É correto afirmar que

- a) a resistência do subleito é baixa.
- b) o tipo de pavimento é rígido (Tarmac).
- c) o método de avaliação é prático.
- d) a pressão máxima dos pneus é média.**

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: D)

RESOLUÇÃO

A letra que indica a pressão máxima de pneus como média é a letra “X”, no quarto elemento do código PCN, conforme MCA 53-1/2008 Cap. 15 item 15.3.7.1.6 pág. 201.

48) O intercâmbio de dados entre órgãos ATS deve ser feito de modo padronizado para se obter eficiência nas coordenações. Qual dos dados abaixo não necessita ser cotejado durante a transmissão de uma mensagem?

- a) Velocidade.
- b) Frequência.
- c) Posição.
- d) Ajuste do altímetro.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: D)

RESOLUÇÃO

Toda mensagem, entre órgãos ATS, que contiver algum dos dados mencionados a seguir deve ser cotejada:

- a) nível de voo ou altitude;
- b) procedimento de aproximação ou de saída;
- c) código SSR;
- d) horários;
- e) posição;
- f) proas;
- g) matrícula;
- h) frequência;
- i) pista;
- j) velocidade.

O ajuste do altímetro não consta que deva ser cotejado, conforme CIRTRAF 100-21/2007 Cap. 4 item 4.8 pág. 10.

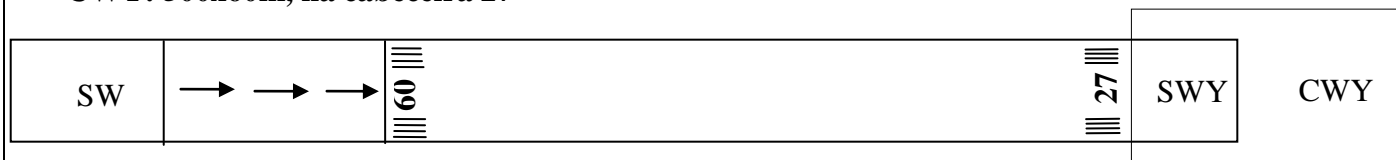
49) Devido a um obstáculo na zona de proteção de aeródromo do aeroporto de KEGENSIL, mais precisamente na área de aproximação da 09 e na área de decolagem da 27, a cabeceira 09 foi recuada permanentemente em 400m. Devido ao forte movimento turístico da região, o Governo Estadual decidiu realizar obras de recapeamento na pista. Porém, de modo a não impactar as operações do aeródromo, o serviço vai ser realizado por etapas de 300 em 300m, a partir da cabeceira 09.

Dados do aeródromo de KEGENSIL:

RWY 09/27: 2528x40m

SWY: 60x40m, nas duas cabeceiras

CWY: 500x60m, na cabeceira 27



NOTAM que fará a divulgação das obras, na 1ª etapa, deverá conter as novas distâncias declaradas para o aeródromo, conforme tabela a seguir.

RWY	TORA	TODA	ASDA	LDA
09	_____m	_____m	_____m	_____m
27	2128m	2128m	2228m	2228m

Assinale a alternativa que represente as novas distâncias declaradas para as operações na pista 09.

- a) 2228 – 2728 – 2288 – 2128
- b) 2128 – 3028 – 2128 – 2228
- c) 2128 – 2628 – 2188 – 2128
- d) 2228 – 2728 – 2228 – 2228

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: A)

RESOLUÇÃO

TORA é a distância disponível para corrida de decolagem. Como os primeiros 300 metros estão indisponíveis, sobram 2228 metros.

TODA é a distância disponível para decolagem, incluindo a CWY (TORA + CWY). A CWY é de 500 metros, portanto $2228 + 500 = 2728$ metros.

ASDA é a distância disponível para aceleração e parada da decolagem (TORA + SWY). A SWY é de 60 metros, portanto $2228 + 60 = 2288$ metros.

LDA é a distância disponível para pouso. Como a cabeceira foi deslocada em 400 metros, permanentemente, devido a obstáculo na final da 09, a LDA é 2128 metros.

(MCA 53-1, Capítulo 15, Item 15.3.16, pg. 205 e 206, e Anexo F, pg. 274).

50) Considere o NOTAM abaixo.

F0089/08 NOTAMN

Q)SBBS/QWPLW/IV/M/W/000/120/1533S04721W002

A)SWFR

B)0802011000 C)0807202100

D) DLY 1000/1500 1700/2100

E)PJE ACONTECERA CENTRO AD RAIO 3KM RTO

F)GND G)FL 120

É correto afirmar que a circunstância notificada começa e termina

- a) em dias diferentes, porém somente em determinado horário, igual para todos os dias.
- b) em dias diferentes, ocorre todos os dias, porém em mais de um horário, comum a todos os dias.
- c) no mesmo dia, porém o período da atividade não é contínuo, havendo intervalos entre o início e o término.
- d) em dias diferentes, ocorre somente em determinados dias, em um ou mais horários, comuns a todos os dias.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: B)

RESOLUÇÃO

O campo **D) DLY 1000/1500 1700/2100** do NOTAM indica que a circunstância notificada começa e termina em dias diferentes, ocorre todos os dias, porém em mais de um horário, comum a todos os dias, conforme ICA 53-1/2009 Cap. 4 item 4.5.4.5.1 casos nº 4 pág. 36.

51) No que se refere aos procedimentos para o processamento de Infrações de Tráfego Aéreo, a emissão do parecer conclusivo fundamentado nas regras e procedimentos de tráfego aéreo em vigor, especificando os itens que foram infringidos, é uma atribuição do(a)

- a) CINDACTA ou SRPV.
- b) Chefia do órgão ATS ou OCOAM.**
- c) Equipe operacional do órgão ATS ou OCOAM.
- d) Diretor do DECEA no caso de aeronaves militares.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: B)

RESOLUÇÃO

É correto afirmar que a emissão do parecer conclusivo fundamentado nas regras e procedimentos de tráfego aéreo em vigor, especificando os itens que foram infringidos, é uma atribuição do Chefe do órgão ATS ou OCOAM. (CIRTRAF 100-4, Item 2.2 letra c Pág 8)

52) De acordo com a ICA 63-7, qual das alternativas abaixo é um procedimento a ser cumprido pelo OSCEA/ASCEA designado após a ocorrência de acidente aeronáutico ou incidente grave?

- a) Informar o acidente aeronáutico ou incidente grave ao comandante do CINDACTA ou ao Chefe do SRPV, pela via mais rápida, imediatamente após ter tomado conhecimento da ocorrência.
- b) Providenciar a substituição dos operadores de serviço na hora do acidente/incidente aeronáutico por período cuja duração seja função de seu estado emocional.
- c) Determinar aos operadores de serviço, na hora do acidente/incidente aeronáutico, que forneçam, individualmente, relatórios escritos e detalhados da ocorrência, a partir da primeira mensagem recebida relativa à(s) aeronave(s).**
- d) Proibir ajustes nos auxílios que estavam em operação no momento do acidente/incidente, tendo em vista que ajustes, nessas circunstâncias, podem produzir condições fora de tolerância, em equipamentos normais, ou agravar essas condições, no caso de equipamentos com deficiências.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: C)

RESOLUÇÃO

A alternativa está correta, pois é um procedimento a ser cumprido pelo OSCEA/ASCEA designado após a ocorrência de acidente aeronáutico ou incidente aeronáutico grave. (ICA 63-7 item 3.2.8 Pág. 13)

53) Qual das alternativas abaixo apresenta somente nuvens do estágio médio?

- a) STRATUS, NIMBOSTRATUS e STRATOCUMULUS.
- b) CUMULUS, ALTOCUMULUS e STRATOCUMULUS.
- c) ALTOSTRATUS, NIMBOSTRATUS e ALTOCUMULUS.**
- d) CIRROCUMULUS, ALTOCUMULUS e ALTOSTRATUS.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: C)

RESOLUÇÃO

A alternativa está correta, pois apresenta somente nuvens do estágio médio. (Apostila de Meteorologia para BCT – Módulo Único Pág. 44)

54) Nas previsões de área para voos nos níveis baixos intercambiadas entre os CMA-1 e transmitidas para os CMV para dar suporte à emissão da informação AIRMET, será usada a linguagem clara abreviada, e a previsão deverá ser preparada como uma Previsão de Área GAMET, com período de validade de

- a) 06 horas.
- b) 12 horas.
- c) 18 horas.
- d) 24 horas.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: A)

RESOLUÇÃO

A alternativa está correta, pois corresponde ao período de validade de uma Previsão de Área GAMET. (Apostila de Meteorologia para BCT – Módulo Único Pág. 80)

55) Às 1155 UTC, o PT ESO encontra-se no pátio do aeródromo KEGENSIL com EOBT para 1115 UTC e recebe as informações da Torre de Controle de que o aeródromo encontra-se impraticável, devido a aeronave acidentada na pista, e de que as operações serão normalizadas a partir das 1230 UTC. De posse dessas informações, qual atitude deve ser tomada pelo PT ESO?

- a) Deverá preencher um novo FPL com o EOBT para 1230 UTC.
- b) Deverá preencher uma CHG modificando seu horário de EOBT para 1230 UTC.
- c) Deverá preencher uma DLA modificando seu horário de EOBT para 1230 UTC.
- d) Não tomará nenhuma atitude, pois a validade do seu FPL será considerada a partir da hora do restabelecimento das operações.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: D)

RESOLUÇÃO

A alternativa está correta, pois quando ocorrer suspensão regulamentar das operações no aeródromo, o prazo de validade deve ser considerado a partir da hora do restabelecimento dessas operações. (ICA 100-11 item 2.5 Pág. 11)

56. O PT ESO e o PT GEN estão voando na área de jurisdição do ACC BS. Este espaço aéreo é considerado espaço aéreo RVSM. Caso o ACC BS necessite empregar uma separação de emergência, qual deverá ser a separação vertical mínima entre estas aeronaves, de acordo com a CIRTRAF 100-28?

- a) 1000 pés de separação entre as aeronaves envolvidas com a respectiva informação de tráfego essencial.
- b) 2000 pés de separação entre as aeronaves envolvidas com a respectiva informação de tráfego essencial.
- c) 150 metros de separação entre as aeronaves envolvidas com a respectiva informação de tráfego essencial.
- d) 500 metros de separação entre as aeronaves envolvidas com a respectiva informação de tráfego essencial.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: C)

RESOLUÇÃO

A alternativa está correta, pois em se tratando de espaço aéreo RVSM, um mínimo de 150 metros (500 pés) de separação vertical deverá ser empregado caso o órgão necessite efetuar uma separação de emergência entre as aeronaves, complementando com a informação de tráfego essencial. (CIRTRAF 100-28 item 3.1.1 e 3.1.2 Pág. 11)

57. Entre as alternativas abaixo, marque a que completa corretamente as lacunas.

Recomenda-se que os PRENOTAM sejam enviados ao Centro Expedidor de NOTAM com antecedência _____ de _____ dias, para que a divulgação do NOTAM ocorra pelo menos _____ dias antes do início de validade da informação.

- a) máxima / 12 / 7
- b) mínima / 7 / 5
- c) máxima / 12 / 5
- d) mínima / 12 / 7**

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: D)

RESOLUÇÃO

A alternativa está correta, pois contempla o que preconiza a ICA 53-4 que diz que a antecedência mínima é de 12 dias e que o NOTAM deve ser divulgado pelo menos 7 dias antes do início de validade da informação. (ICA 53-4 item 2.4.1 Pág. 9)

58. Preencha os parênteses com F, se a informação for falsa, e com V, se ela for verdadeira, quanto à velocidade a ser empregada por um helicóptero durante o deslocamento e taxiamento aéreos. A seguir, indique a alternativa que apresenta a sequência correta.

- () Durante o taxiamento aéreo pelas pistas de táxi, a velocidade a ser empregada deve ser no máximo de 20kt.
- () Durante o deslocamento aéreo pelas rotas de deslocamento aéreo, a velocidade a ser empregada deve ser no máximo de 20kt.
- () Quando o helicóptero solicitar seguir em baixa velocidade sobre a superfície, normalmente a mais de 20 kt e com efeito do solo, poderá ser autorizado o taxiamento aéreo pelas pistas de táxi.
- () Quando o helicóptero solicitar seguir sobre a superfície de um aeródromo, permanecendo abaixo de 100 pés e com velocidade relativa ao solo superior a 20 kt, poderá ser autorizado o deslocamento aéreo pelas rotas de deslocamento aéreo.

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

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: C)

RESOLUÇÃO

A 1º assertiva é verdadeira, pois a velocidade durante o taxiamento aéreo deve ser, normalmente, a menos de 37 Km/h (20 Kt). (ICA 100-4 item 5.1.2 Pág. 19)

A 2º assertiva é falsa, pois a velocidade durante um deslocamento aéreo será superior a 37 Km/h (20 Kt). (ICA 100-4 item 5.1.3 Pág. 19)

A 3º assertiva é falsa, pois a velocidade sobre a superfície será, normalmente, a menos de 37 Km/h (20 Kt) durante o taxiamento aéreo. (ICA 100-4 item 5.1.2 Pág. 19)

A 4º assertiva é verdadeira, pois permanecendo abaixo de 100 pés e com velocidade relativa ao solo superior a 37 Km/h (20 Kt), poderá ser autorizado o deslocamento aéreo pelas rotas de deslocamento aéreo. (ICA 100-4 item 5.1.3 Pág. 19)

59. Preencha os parênteses com F, se a informação for falsa, e com V, se ela for verdadeira, sobre o que se afirma abaixo acerca das mensagens ATS. A seguir, indique a alternativa que apresenta a sequência correta.

- () A mensagem CPL deverá ser transmitida com suficiente antecedência para que o órgão ATS interessado receba a informação, pelo menos 20 minutos antes da hora prevista de passagem pelo ponto de transferência de controle ou ponto limítrofe.
 - () A mensagem CPL inclui, somente, informação relativa ao voo desde o ponto de entrada em área de controle ou outro espaço aéreo específico até o aeródromo de destino.
 - () A mensagem DEP deverá ser transmitida, após a decolagem da aeronave, a todos os destinatários que tenham recebido os dados básicos do PLN. O tempo para a transmissão desta mensagem não poderá exceder o prazo de validade do Plano de Voo Apresentado.
 - () A mensagem DLA deverá ser transmitida sempre que houver previsão de atraso superior a 45 minutos da EOBT indicada no PLN.
- a) V – F – F – V
b) V – V – F – V
c) F – F – F – V
d) F – V – F – F

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: B)

RESOLUÇÃO

A 1ª assertiva é verdadeira, pois a mensagem CPL deve ser transmitida, pelo menos 20 minutos antes da hora prevista de passagem pelo ponto de transferência de controle ou ponto limítrofe. (ICA100-15 item 4.2.2.1.1 Pág. 17)

A 2ª assertiva é verdadeira, pois a mensagem CPL inclui, somente, informação relativa ao voo desde o ponto de entrada em área de controle ou outro espaço aéreo específico até o aeródromo de destino. (ICA100-15 item 4.2.2.1.2 Pág. 17)

A 3ª assertiva é falsa, pois a mensagem de DEP deverá ser transmitida, imediatamente após a decolagem da aeronave, a todos os destinatários que tenham recebido os dados básicos do PLN e não até o prazo de validade do Plano de Voo Apresentado. (ICA 100-15 item 4.2.1.5 Pág. 17)

A 4ª assertiva é verdadeira, pois a mensagem DLA deverá ser transmitida sempre que houver uma previsão de atraso superior a 45 (quarenta e cinco) minutos da EOBT indicada no PLN. (ICA 100-15 item 4.2.1.2 Pág. 16)

60. Preencha os parênteses com F, se a informação for falsa, e com V, se ela for verdadeira, sobre o que se afirma acerca da velocidade das aeronaves em espera, do serviço prestado para aeronave voando no espaço aéreo classe C e da separação de tráfego. A seguir, indique a alternativa que apresenta a sequência correta.

- () Uma aeronave efetuando espera a 15.000 pés, com turbulência, deverá manter uma velocidade indicada de, no máximo, 280 kt.
 - () O voo VFR, no espaço aéreo B, tem como limite máximo de IAS 380 kt, abaixo de 10.000 pés, acima do nível médio do mar.
 - () No espaço aéreo onde é aplicado o conceito RNP, a separação vertical será de 1000 pés, entre os níveis FL290 e FL410 inclusive.
 - () A separação lateral mínima entre aeronaves supersônicas operando no FL 450 ou acima será de 60 NM.
- a) V – F – V – V
b) V – F – F – F
c) F – V – F – V
d) V – F – F – V

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: D)

RESOLUÇÃO

A 1º assertiva é verdadeira, pois uma aeronave efetuando espera a 15.000 pés, com turbulência, deverá manter uma velocidade igual ou inferior a 280 Kt. (ICA 100-12 item 7.27.7.2 Tabela 6 Pág. 91)

A 2º assertiva é falsa, pois no espaço aéreo classe B o voo VFR tem como limite máximo de IAS 380 kt independente do nível ou altitude. (ICA 100-12 Anexo C – Classificação dos Espaços Aéreos)

A 3º assertiva é falsa, pois a separação vertical mínima de 300 metros (1000 pés) a que se refere à questão, é empregada no espaço aéreo RVSM, entre os FL 290 e FL 410 inclusive. (ICA 100-12 item 8.3.4 letra c Pág. 96)

A 4º assertiva é verdadeira, pois a separação lateral mínima entre aeronaves supersônicas operando no FL 450 ou acima será de 60 NM. (ICA 100-12 item 8.3.10.4 Pág. 98)

61. Quanto às Mensagens de Movimento e Controle, relacione a coluna da direita com a da esquerda; depois assinale a sequência correta nas opções abaixo.

- | | |
|--|---|
| A) Mensagens de coordenação | () mensagem de solicitação de plano de voo. |
| B) Mensagens suplementares | () mensagem de estimado. |
| C) Mensagens de controle | () mensagem de atraso. |
| D) Mensagens de plano de voo apresentado e mensagens de atualização correspondentes | () mensagem de gerenciamento de fluxo. |

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

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: C)

RESOLUÇÃO

A mensagem de solicitação de plano de voo pertence à categoria das mensagens suplementares. (ICA 100-15/2005, letra “c”. item 3.1.2, Pág 13)

A mensagem de estimado pertence à categoria das mensagens de coordenação. (ICA 100-15/2005, letra “b”. item 3.1.2, Pág 13)

A mensagem de atraso pertence à categoria de mensagens de plano de voo apresentado e as mensagens de atualização

correspondentes. (ICA 100-15/2005, letra “a”. item 3.1.2, Pág 13)

A mensagem de gerenciamento de fluxo pertence à categoria de mensagens de controle. (ICA 100-15/2005, letra “d”. item 3.1.2, Pág 13)

62. O PT ESO está voando nivelado no FL 350 com uma velocidade verdadeira de 480 kt. O PT KEB solicita manter o mesmo nível e a mesma rota do PT ESO. Sabendo-se que a aeronave precedente é o PT ESO, qual deverá ser a separação mínima, em minutos, entre as aeronaves, para que o PT KEB possa voar no FL 350, com uma velocidade verdadeira de 460 kt, ambas tendo reportado o mesmo ponto de notificação?

- a) 3 minutos.
- b) 5 minutos.**
- c) 10 minutos.
- d) 15 minutos.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: B)

RESOLUÇÃO

A alternativa está correta, pois para que a separação entre as aeronaves seja de 5 minutos, é necessário que a aeronave precedente empregue uma velocidade verdadeira que exceda em 20 kt ou mais a velocidade da aeronave que a segue. (ICA 100-12 item 8.3.12.7.1 letra c Pág. 101)

63. Leia a comunicação radiotelefônica abaixo e selecione a alternativa correta.

ACFT: Kegensil Ground, PT-ESO request tow from apron 3 to Líder hangar.

GND: PT-ESO, tow approved to Líder hangar, observe machines and men working on the right side of taxiway A.

ACFT: PT-ESO, roger.

ACFT: Kegensil Ground, PT-ESO at Líder hangar, leaving your frequency.

GND: PT-ESO, Kegensil Ground roger.

Passados alguns segundos, a Torre recebeu uma ligação do Eng. Maquiavel, informando que um dos seus trabalhadores, que estava próximo à tawiway A, havia sido atingido pela ponta da asa do PT-ESO, causando-lhe um corte superficial na altura do supercílio, com forte sangramento. Diante do exposto, pode-se afirmar que houve um (a)

- a) incidente aeronáutico grave.
- b) incidente aeronáutico.
- c) acidente aeronáutico.
- d) ocorrência de solo.**

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: D)

RESOLUÇÃO

ICA 63-7, PÁGINA 11, ITEM 2.10 OCORRÊNCIA DE SOLO

É toda ocorrência envolvendo aeronave e não havendo intenção de voo, da qual resulte dano ou lesão.

Tow – reboque (ICA 100-12/2009 – página 216 – item 15.23.1.4.1)

64. Assinale a alternativa correta.

- a) O número de radiais irradiados por um VOR é infinito.**
- b) A rampa visual efetiva do VASIS varia da altura do TCH até 60 pés.
- c) Não é necessário que as luzes do balizamento de pista acompanhem o brilho que está sendo usado no ALS.
- d) O Sistema Indicador da Trajetória de Aproximação Visual - PAPI - é constituído de uma barra lateral, com quatro caixas, normalmente do lado esquerdo da pista. No Brasil, foram instalados sistemas que têm barra e quatro caixas em ambos os lados da pista.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: A)

RESOLUÇÃO

MCA 53-1/2008 – ITEM 13.2.2.2.3 – O número de radiais irradiados por um VOR é infinito, todavia o número utilizável é limitado pelo receptor de bordo da aeronave.

65. Indique a opção que completa corretamente a lacuna da assertiva a seguir

A fim de proteger as áreas críticas e sensíveis do ILS, durante uma aproximação CAT II para uma pista de 1500 metros de comprimento, as aeronaves deverão manter posição no ponto de espera, estabelecido na distância de _____ metros do eixo da pista, a não ser que sejam orientadas pela TWR a proceder de outra maneira.

- a) 60
- b) 90**
- c) 120
- d) 150

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: B)

RESOLUÇÃO

A fim de proteger as áreas críticas e sensíveis do ILS, durante uma aproximação CAT I, II ou III, as aeronaves e veículos deverão manter posição no ponto de espera (posição 2), estabelecido na distância determinada a partir do eixo da pista, conforme o previsto na Tabela 1, a não ser que sejam orientadas pela TWR a proceder de outra maneira.

Obs.: A Tabela 1 indica 90 metros para pistas com comprimento de 1200 metros ou maior.

(ICA 100-16, item 3.3.1, NOTA 1, página 19).

66. Considere uma aeronave em aproximação para o aeródromo SBXX, que tem uma pista de pouso e decolagem de 2000 metros de comprimento, bem como uma *stopway* (SWY) de 300 metros junto à cabeceira 27. O aeródromo opera no período noturno, e o balizamento da pista e da SWY foi instalado de acordo com os padrões previstos internacionalmente.

Nessas condições, quando a aeronave estiver alinhada com o eixo da pista, da final da pista 27, o piloto

- a) avistará as luzes da SWY na cor âmbar, pois fazem parte dos últimos 600 metros da pista 09.
- b) avistará as luzes da SWY na cor vermelha, pois esta é a cor que coincide com as luzes de final de pista.
- c) avistará as luzes da SWY na cor branca, pois fazem parte da distância disponível para pouso na pista 27.
- d) não avistará as luzes da SWY, pois estarão obscurecidas para que não sejam visíveis pelos pilotos durante a aproximação para pouso.**

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: D)

RESOLUÇÃO

Devem ser instaladas luzes em todas as zonas de parada previstas para uso noturno. Essas luzes devem ser obscurecidas para o lado oposto ao da pista em uso, para que não sejam visíveis pelos pilotos ao passarem sobre a zona de parada durante a aproximação para pouso.

(MCA 53-1/2008, item 15.3.17.3.2, pg 210)

67. Preencha as lacunas corretamente e marque a opção correspondente.

O _____, também chamado de “ajuste a zero”, informa a altura da aeronave em relação à pista; o _____ indica a altitude da aeronave em relação ao nível médio do mar e o _____ é um valor padrão de ajuste de altímetro usado para voo em rota.

- a) QNE / QNH / QNE
- b) QFE / QNH / QNE**
- c) QNE / QFE / QNH
- d) QFE / QNE / QNH

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: B)

RESOLUÇÃO

É correto afirmar que o QFE, também chamado de “ajuste a zero”, informa a altura da aeronave em relação à pista, o QNH indica a altitude da aeronave em relação ao nível médio do mar e o QNE é um valor padrão de ajuste de altímetro usado para voo em rota.

(Meteorologia Aeronáutica- Curso BCT, Texto VII, Item 2, letra d, pg. 37)

68. Sabe-se que a pronúncia duvidosa das palavras, em radiotelefonia, pode comprometer o entendimento. Assim, recorre-se ao artifício do soletramento, utilizando-se o alfabeto fonético para dirimirem-se dúvidas. Marque a alternativa em que a sílaba tônica está destacada corretamente quanto ao modo de ser pronunciada em cada uma das palavras abaixo.

- a) ZU LU**
- b) PA PA
- c) O TEL
- d) RO ME O

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: A)

RESOLUÇÃO

ZU LU

PA PA

O TEL

RO ME O

As sílabas tônicas são as que estão em epígrafe, conforme tabela apresentada no item 15.5, da ICA 100-12/2009. Alternativa correta: letra A.

69. Informe se é falso (F) ou verdadeiro (V) o que se afirma abaixo sobre as “Mensagens de Coordenação”. A seguir, indique a opção com a sequência correta.

- () Se o órgão transferidor desejar propor uma mudança nos dados contidos na CDN recebida do órgão aceitante, uma nova CDN deverá ser transmitida ao órgão aceitante.
- () O órgão aceitante transmitirá uma mensagem ACP ao órgão transferidor para indicar a aceitação dos dados de uma mensagem CPL ou EST.
- () O órgão aceitante transmitirá uma mensagem ACP ao órgão transferidor para indicar a aceitação dos dados de uma mensagem CDN ou RQP.
- () A mensagem EST destina-se a informar o tráfego ao ACC adjacente estrangeiro e ao órgão ATS do aeródromo de destino, no Brasil.

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

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: A)

RESOLUÇÃO

É verdadeiro afirmar que, se o órgão transferidor propuser uma mudança nos dados contidos na CDN recebida do órgão aceitante, uma nova CDN deverá ser transmitida ao órgão aceitante. (ICA 100-15/2005, Item 4.2.2.3.2, Pág 18).

É verdadeiro afirmar que o órgão aceitante transmitirá uma mensagem ACP ao órgão transferidor para indicar a aceitação dos dados de uma mensagem CPL ou EST. (ICA 100-15/2005, Item 4.2.2.4.1, Pág 18).

A opção é falsa, conforme consta na ICA 100-15/2005, Item 4.2.2.4.1, Pág 18.

É verdadeiro afirmar que a mensagem EST destina-se a informar o tráfego ao ACC adjacente estrangeiro e ao órgão ATS do aeródromo de destino, no Brasil. (ICA 100-15/2005, Item 4.2.2.2.1, Pág 18).

70. É compulsória a apresentação do Plano de Voo Completo

- a) sempre que a aeronave decolar de aeródromo provido de órgão ATS.
- b) para todas as aeronaves decolando de aeródromo desprovido de órgão ATS.
- c) sempre que uma aeronave não envolvida em missão SAR voar através de fronteiras internacionais.
- d) sempre que uma aeronave que não disponha de equipamento rádio decolar de aeródromo provido de órgão ATS.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: C)

RESOLUÇÃO

É compulsória a apresentação do Plano de Voo sempre que se pretender voar através de fronteiras internacionais (ICA 100-11, Capítulo 2, Item 2.3, letra “d”, Pág 11)

71. A velocidade mínima a ser utilizada por uma aeronave turbojato em descida, operando abaixo do FL 150, é de

- a) 190kt.
- b) 210kt.
- c) 220kt.
- d) 250kt.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: C)

RESOLUÇÃO

Abaixo do FL 150, podem ser aplicadas reduções de velocidade a aeronaves turbojato não menores que **220kt (410 Km/h)**. (ICA 100-12/2009, item 7.25.3.5, Pág 89).

72. Leia o NOTAM abaixo e, com relação à operação no Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek, marque a alternativa correta.

SBBR - BRASILIA/INTL PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHKEK, DF

NOTAM F1387/2008

14/07/08 22:41 - 14/01/09 03:00

AD - AEROPORTO MONITORADO, EM CONSEQUENCIA, TODAS AS INTENCOES DE VOO REGULARES DE PASSAGEIROS E/OU CARGA ASSIM COMO DA REDE POSTAL ESTARAO CONDICIONADAS AS REGRAS E PROCEDIMENTOS DESCRITOS NO AIP-BRASIL ENR 1.9 ITEM 1

- a) Todas as operações de pouso e decolagem em SBBR estão condicionadas à obtenção de SLOT ATC.
- b) As empresas de transporte aéreo que pretendam efetuar voo Charter, nacional ou internacional, deverão coordenar com o CGNA o SLOT ATC com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis da data desejada para a operação, tendo seu atendimento condicionado à capacidade praticada do aeroporto.
- c) É atribuição do Controle de Aproximação de Brasília coordenar com a TWR Brasília quanto à possibilidade de utilização de um SLOT ATC de oportunidade, sempre que uma aeronave manifestar sua intenção de pouso naquele aeroporto.
- d) **A operação de voos regulares de passageiros e/ou carga, assim como da rede postal, em SBBR está condicionada à obtenção de um SLOT ATC, tendo em vista a necessidade de se obter ganho operacional e ordenação do fluxo de tráfego aéreo.**

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: D)

RESOLUÇÃO

Nos aeroportos monitorados, a operação de voos regulares de passageiros e/ou carga, assim como da rede postal, está condicionada à obtenção de um SLOT ATC, tendo em vista a necessidade de se obter ganho operacional e ordenação do fluxo de tráfego aéreo. (AIC N19/08, capítulo 3, página 1).

73. Informe a opção que completa corretamente a lacuna abaixo.

A separação longitudinal mínima, baseada em intervalos de tempo, para aeronaves no mesmo nível de cruzeiro, que seguem a mesma rota, será de _____ minutos, se os auxílios à navegação permitirem determinar, continuamente, as posições e as velocidades.

- a) 3
- b) 5
- c) **10**
- d) 15

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: C)

RESOLUÇÃO

A separação longitudinal mínima, baseada em intervalos de tempo, para aeronaves no mesmo nível de cruzeiro, que seguem a mesma rota, será de **10 minutos** se os auxílios à navegação permitirem determinar, continuamente, as posições e as velocidades. (ICA 100-12/2009, item 8.3.12.7.1, letra “b”, Pág 101).

74. Com relação à operação de helicópteros em plataformas marítimas, assinale a alternativa correta.

- a) Para os voos IFR de uma plataforma para o continente, o piloto deverá declarar como alternativa um heliponto de outra plataforma.
- b) Quando o voo de helicópteros for realizado entre o continente e as plataformas marítimas e vice-versa, deverá ser apresentado um plano de voo completo.**
- c) Uma vez que o heliponto da plataforma marítima atenda às condições prescritas para a operação noturna, serão autorizadas as operações entre o pôr e o nascer do sol.
- d) As operações de helicópteros em voo sobre o mar, no período noturno, com destino às plataformas marítimas, somente serão autorizadas se estas forem homologadas para a operação IFR.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: B)

RESOLUÇÃO

Quando o voo de helicópteros for realizado entre o continente e as plataformas marítimas e vice-versa, deverá ser apresentado um plano de voo completo, exceto quando autorizado de outra forma pelo DECEA. (ICA 100-4, capítulo 6, item 6.1.1, página 23)

75. Informe se é falso (F) ou verdadeiro (V) o que se afirma abaixo sobre a operação de veículos ultraleves. A seguir, indique a opção com a sequência correta.

- () É permitida a operação de ultraleve no período compreendido entre o pôr e o nascer do sol.
 - () A operação de pilotos de ultraleves que não sejam habilitados a operar equipamento transponder e/ou efetuar comunicação rádio com os órgãos ATC, em aeródromo controlado, sede de agremiação de ultraleves, deverá ser regulada por acordo operacional a ser firmado entre a gerência do órgão ATC local, o diretor da entidade aerodesportiva sediada e o SRPV/CINDACTA.
 - () Poderá ocorrer a proibição da operação de ultraleves em determinados aeródromos controlados, em caráter permanente ou em períodos específicos, visando garantir a segurança e a fluidez necessárias ao eficiente gerenciamento do tráfego aéreo.
 - () Os voos de ultraleves motorizados deverão cumprir a altitude mínima de 90 metros (300 pés) acima do mais alto obstáculo existente em um raio de 100 metros em torno do ultraleve.
- a) F – V – V – V
 - b) F – F – V – F**
 - c) V – V – F – F
 - d) V – F – F – V

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: B)

RESOLUÇÃO

sequência correta: F-F-V-F

É falso afirmar que é permitida a operação de ultraleve no período compreendido entre o pôr e o nascer do sol. (ICA 100-3, capítulo 3, item 3.2.3, página 11)

É falso afirmar que a operação de pilotos de ultraleves que não sejam habilitados a operar equipamento transponder e/ou efetuar comunicação rádio com os órgãos ATC, em aeródromo controlado, sede de Agremiação de ultraleves, deverá ser regulada por Acordo Operacional a ser firmado entre a gerência do órgão ATC local, o Diretor da entidade aerodesportiva sediada e o SRPV/CINDACTA, pois o correto é acordo operacional firmado entre a gerência do órgão ATC local, o Diretor da entidade aerodesportiva sediada e a administração aeroportuária (ICA 100-3, capítulo 3, item 3.6, página 13)

É verdadeiro afirmar que poderá ocorrer a proibição da operação de ultraleves em determinados aeródromos controlados, em caráter permanente ou em períodos específicos, visando garantir a segurança e a fluidez necessárias ao eficiente gerenciamento do tráfego aéreo. (ICA 100-3, capítulo 4, item 4.5, página 15)

É falso afirmar que o voo de ultraleves motorizados deverá cumprir a altitude mínima de 90 metros (300 pés) acima do mais alto obstáculo existente em um raio de 100 metros em torno do ultraleve, pois o correto é altura mínima. (ICA 100-3, capítulo 4, item 4.7, página 16)

76. As diversas situações que ocorrem envolvendo os órgãos de tráfego aéreo não permitem que sejam previstas todas as mensagens de coordenação possíveis. Os exemplos apresentados a seguir mostram algumas mensagens mais comumente veiculadas ponto a ponto. Qual das alternativas abaixo apresenta uma mensagem de coordenação praticada erroneamente?

- a) ACC-CW: “CENTRO CURITIBA, PROSSIGA”.
- b) TWR-PA: “AUTORIZAÇÃO VRG 2320”.
- c) ACC-CW: “CIENTE, AUTORIZADO VRG 2320 PARA SÃO PAULO, UA 309, FL 330, TRANSPONDER 6615, RESTRITO FL 270 ATÉ A POSIÇÃO OSAMU”.
- d) TWR-PA: “CIENTE, VRG 2320 AUTORIZADO PARA SÃO PAULO, UA 309, FL 330, TRANSPONDER 6615, RESTRITO FL 270 ATÉ A POSIÇÃO OSAMU. PAG”.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: C)

RESOLUÇÃO

Com o objetivo de permitir a definição de responsabilidades, o indicativo operacional deverá ser transmitido pelo:

- a) emissor de mensagem, no final da última mensagem de coordenação; e
- b) receptor da mensagem, após o cotejamento de todos os itens relacionados com a coordenação.

A mensagem de coordenação do emissor do ACC-CW está errada porque deve ter o indicativo operacional do operador no final da mensagem. CIRTRAF 100-21/2007 Cap. 5 item 5.2 a) e b) pág. 11 e Cap. 6 item 6.4 exemplo 01 pág. 14.

77. Preencha as lacunas abaixo e, em seguida, assinale a alternativa correta.

A cada emenda, o _____ deverá divulgar, através de folha de rosto da própria emenda, uma relação contendo a numeração dos(as) _____ e Suplementos AIP permanentes incorporados às publicações.

- a) DECEA / AIC
- b) ICA / NOTAM**
- c) CRN / PRENOTAM
- d) CGN / emendas

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: **B**)

RESOLUÇÃO

- e) A cada emenda, o ICA deverá divulgar, através de folha de rosto da própria emenda, uma relação contendo a numeração dos NOTAM e Suplementos AIP permanentes incorporados às publicações. (ICA 53-1/2009, item 2.3.26, Pág 17).

78. Observe os seguintes dados, extraídos de uma Carta de Aproximação por Instrumentos (IAC):

C A T	POUSO DIRETO RWY 15		STRAIGHT-IN TO RWY 15		IFR OPS DIURNA / NOTURNA DAY / NIGHT	
	GP INOP			ILS COMPLETO FULL ILS		
	MDA 650'		TETO CEILING 700'		DA 221' TETO CEILING 200'	
	ALS INOP		VIS		ALS INOP VIS	
A	1600 M		800 M		1200 M	800 M
B						
C	2800 M		2000 M			
D	3200 M		2400 M			
E	3600 M		2800 M			

Considerando a tabela de mínimos meteorológicos acima e, ainda, a superfície eletrônica de planeio e o sistema de luzes de aproximação do aeródromo inoperantes, quais seriam os mínimos aplicáveis a um helicóptero para pouso direto na pista 15?

- a) DA 121 pés / TETO 100 pés / VISIBILIDADE 600 metros.
- b) DA 221 pés / TETO 200 pés / VISIBILIDADE 600 metros.
- c) MDA 550 pés / TETO 600 pés / VISIBILIDADE 800 metros.
- d) MDA 650 pés / TETO 700 pés / VISIBILIDADE 800 metros.**

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: **D**)

RESOLUÇÃO

A aproximação IFR de helicóptero será conduzida de acordo com os procedimentos de aproximação por instrumentos estabelecidos para aeronave categoria "A". (ICA 100-4, capítulo 4, item 4.1.1, página 17);

O procedimento de aproximação por instrumentos de não precisão categoria A, quando executado por helicóptero, terá redução de 50% na visibilidade estabelecida (ICA 100-4, capítulo 4, item 4.2.1.1, página 17)

79. Preencha as lacunas abaixo e assinale a alternativa correta.

_____ é uma mensagem expedida por um CMV e dará uma descrição concisa em linguagem clara e abreviada relativa à ocorrência prevista de fenômenos meteorológicos na rota, que possam afetar a segurança das operações aéreas e a evolução desses fenômenos no tempo e no espaço; _____ é uma informação sobre fenômenos meteorológicos observados ou previstos, em rota, que possa afetar a segurança de operações de aeronaves em níveis baixos e que ainda não tenha sido incluída na previsão para voos em níveis baixos, para a região de informação de voo correspondente ou subárea dela.

- a) SIGMET / AIRMET
- b) GAMET / SIGMET
- c) AIRMET / AIREP
- d) AIREP / GAMET

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: A)

RESOLUÇÃO

SIGMET é uma mensagem expedida por um CMV dará uma descrição concisa em linguagem clara e abreviada relativa à ocorrência **prevista** de fenômenos meteorológicos na rota, que possam afetar a segurança das operações aéreas e a evolução desses fenômenos no tempo e no espaço; **AIRMET** é uma informação sobre fenômenos meteorológicos **observados** ou previstos, em rota, que possa afetar a segurança de operações de aeronaves em níveis baixos e que ainda não tenha sido incluída na previsão para voos em níveis baixos, para a região de informação de voo correspondente ou subárea dela. (Meteorologia Aeronáutica- Curso BCT, TextosXII item 6 pág. 76, Textos XIII item 7 pág. 80 Textos XII item 3 pág.71)

80. Com relação à fraseologia inglesa, marque a alternativa que apresenta a versão correta. “TAM 3110, espera na posição OURO, FL 220, perna de aproximação radial 055 do VOR Palegre, curvas pela esquerda, devido atraso para sequenciamento”.

- a) TAM 3110, hold over OURO fix at FL 220, outbound 055 radial of Palegre VOR, left hand pattern, for delay spacing.
- b) TAM 3110, hold by OURO position at FL 220, inbound leg 055 radial of Palegre VOR, right hand pattern, due to sequencing delay.
- c) TAM 3110, hold over OURO intersection at FL 220, inbound track 055 radial of Palegre VOR, left hand pattern, due to sequencing delay.
- d) TAM 3110, hold short of OURO intersection at FL 220, inbound leg 055 radial of Palegre VOR, left hand pattern, due to sequencing delay.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA: C)

RESOLUÇÃO

A versão correta da assertiva “ TAM 3110, espera na posição OURO, FL 220, perna de aproximação radial 055 do VOR Palegre, curvas pela esquerda, devido atraso para sequenciamento” é: TAM 3110, hold over OURO intersection at FL 220, inbound track 055 radial of Palegre VOR, left hand pattern, due to sequencing delay. (ICA 100-12/2009, item 15.21.1.11, Pág 205).