

CONHECIMENTOS ESPECIALIZADOS

41) O ato de coletar dados ou informações é, em essência, um ato de medir, comparar e catalogar, e pode envolver erros de diversas origens (dos instrumentos, do operador, do processo de medida). Indique a alternativa que representa a classificação de erros no gerenciamento da informação ou dos dados aeronáuticos.

- a) Sistemáticos, acidentais ou aleatórios, de arredondamento e grosseiros.
- b) Sistemáticos, acidentais ou aleatórios, críticos e de arredondamento.
- c) Redundantes, acidentais, críticos e grosseiros.
- d) Validações, aleatórios, rotinas e grosseiros.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA A)

O ato de coletar dados ou informações é, em essência, um ato de medir, comparar e catalogar, e pode envolver erros de diversas origens (dos instrumentos, do operador, do processo de medida). Assim, considerando os níveis de qualidade e segurança que a informação deve ter, esses erros devem ser conhecidos por todos os coletores de informação ou dados aeronáuticos. No gerenciamento da informação de dados aeronáuticos, esses erros são classificados da seguinte forma:

- sistemáticos;
- acidentais ou aleatórios;
- de arredondamento; e,
- grosseiros.

Fonte: BRASIL. Comando da Aeronáutica. DECEA, **CIRCEA 53-2 – Metodologia de Coleta de Dados Aeronáuticos**. Rio de Janeiro: DECEA, 30 de novembro de 2012. (Capítulo 3, páginas 23 a 26).

42) Leia o trecho abaixo e, em seguida, assinale a alternativa que preenche corretamente a lacuna.

Se não houver informação a ser publicada na data AIRAC, será publicada uma notificação NIL, através de NOTAM, pelo menos _____ antes da data correspondente à entrada em vigor do AIRAC.

- a) dois ciclos AIRAC
- b) um ciclo AIRAC
- c) quatorze dias
- d) sete dias

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA B)

Com a finalidade de controlar e regular as modificações importantes para as operações que requerem emendas nas Cartas, Manuais etc., essas modificações serão publicadas em datas predeterminadas, segundo o sistema AIRAC. Este tipo de informação será publicada como AMDT AIRAC AIP ou como SUP AIRAC AIP. Não havendo informação a ser publicada na data AIRAC, será publicada uma notificação NIL, através de NOTAM, pelo menos um ciclo AIRAC antes da data correspondente à entrada em vigor do AIRAC, conforme a AIP GEN 3.1.4 (Sistema AIRAC), parágrafo 3. Os demais itens estão incorretos, pois os prazos especificados não atendem ao previsto para a confecção de um NOTAM AIRAC NIL.

Fonte: BRASIL. Comando da Aeronáutica. DECEA, **AIP Brasil. Publicação de Informação Aeronáutica**. Rio de Janeiro: DECEA, 1ª Edição. (Sistema AIRAC, páginas GEN 3.1-7, AMDT 09/11, de 22 de setembro de 2011).

43) Indique a alternativa que **não** apresenta assertiva correta acerca da informação a ser divulgada como Suplemento AIP AIRAC.

- a) Será divulgada pelo menos 42 dias antes da data de entrada em vigor.
- b) Não sofrerá alteração durante os 28 dias após a data de publicação.
- c) Entrará em vigor em uma data do calendário AIRAC.
- d) Terá caráter técnico/operacional.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA D)

O Suplemento AIP AIRAC é um sistema especial para divulgação de informação aeronáutica e implica que não seja divulgada informação de caráter técnico, somente operacional. É correto afirmar sobre a informação a ser divulgada como Suplemento AIP AIRAC que: será divulgada pelo menos 42 dias antes da data de entrada em vigor; não sofrerá alterações durante os 28 dias após a data de publicação; e, entrará em vigor em uma data do calendário AIRAC.

Fonte: BRASIL. Comando da Aeronáutica. DECEA, **ICA 53-6. Suplemento AIP**. Rio de Janeiro: DECEA, 07 de dezembro de 2011. (Suplemento AIP AIRAC, Capítulo 4, página 16).

44) O Comandante da ACFT PTPPP efetuou um voo para um aeródromo com as seguintes características encontradas no ROTAER:

PUB 7NNE UTC-3 VFR IFR L21,26 DAESP

05 – L10,12 – (2120 X 35 ASPH 26/F/A/X/T L14, L15) – L10, 12 – 23

CMB – (1) PF, TF SER – S3 RFFS – CAT-3.

Com relação aos serviços disponíveis, é correto afirmar que existe hangar e

- a) pequenos reparos em aeronaves.
- b) grandes reparos em aeronaves e motores.
- c) pequenos reparos em aeronaves e motores.
- d) grandes reparos em aeronaves e pequenos reparos em motores.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA C)

No ROTAER, Capítulo III, são listadas todas as informações sobre aeródromos, radiodifusoras, FIR, TMA, auxílios e helipontos. No caso dos aeródromos, são listadas as facilidades existentes e, no caso específico da questão, com relação aos serviços disponíveis, é correto afirmar que existe hangar e pequenos reparos em ACFT e motores, conforme legenda nº 29 (SER – S3) da página 0-18 do ROTAER. Os demais itens estão incorretos, pois as facilidades apresentadas não condizem com o serviço disponibilizado pelo aeródromo (SER – S3), ficando em desacordo com o que preconiza o ROTAER, páginas 0 a18.

Fonte: BRASIL. Comando da Aeronáutica. DECEA, **ROTAER. Publicação Auxiliar de Rotas Aéreas**. Rio de Janeiro: DECEA, 3ª edição, (Serviços, páginas 0 a 18, AMDT 05, de 02 de maio de 2013).

45) A linha de qualificadores de um NOTAM subdivide-se em oito campos, separados por barras diagonais. O campo propósito define a importância do NOTAM quanto à divulgação ou à inserção em um PIB.

Associe as colunas, relacionando os códigos com as suas aplicações no PIB.

Código

Aplicação

- | | |
|---------|--|
| (1) B | () lista de verificação. |
| (2) M | () indica que o NOTAM deve fazer parte de um PIB. |
| (3) N | () indica que o NOTAM é importante para as operações. |
| (4) O | () indica que o NOTAM deve fazer parte de um PIB e que é importante para as operações. |
| (5) K | () indica que deve ser dado conhecimento imediato do NOTAM aos operadores de aeronaves. |
| (6) BO | () indica que o NOTAM não deve fazer parte de um PIB, mas deve estar disponível quando solicitado. |
| (7) NBO | () indica que deve ser dado conhecimento imediato do NOTAM, que este deve fazer parte de um PIB e que é importante para as operações. |

Indique a alternativa com a sequência correta obtida.

- a) 6 – 1 – 4 – 2 – 3 – 5 – 7
- b) 6 – 2 – 1 – 5 – 4 – 7 – 3
- c) 5 – 1 – 4 – 6 – 3 – 2 – 7
- d) 5 – 4 – 1 – 3 – 7 – 6 – 2

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA C)

A linha de qualificadores de um NOTAM subdivide-se em oito campos e o 4º campo, PROPÓSITO, define a importância do NOTAM quanto à divulgação ou à inserção em um PIB, composto por várias combinações, previstas na ICA 53-1, item 4.4.7, sendo elas:

- (5) K – lista de verificação;
- (1) B – indica que o NOTAM deve fazer parte de um PIB;
- (4) O – indica que o NOTAM é importante para as operações;
- (6) BO – indica que o NOTAM deve fazer parte de um PIB e que é importante para as operações;
- (3) N – indica que deve ser dado conhecimento imediato do NOTAM aos operadores de aeronaves;
- (2) M – indica que o NOTAM não deve fazer parte de um PIB, mas deve estar disponível quando solicitado; e,
- (7) NBO – indica que deve ser dado conhecimento imediato do NOTAM, que este deve fazer parte de um PIB e que é importante para as operações.

Fonte: BRASIL. Comando da Aeronáutica. DECEA. **ICA 53-1. NOTAM**. Rio de Janeiro: DECEA, 24 de maio de 2012. (Capítulo 4, Propósito, página 29).

- 46) As Salas AIS são classificadas tendo em vista o somatório dos dados estatísticos coletados durante os três últimos anos, relativos às mensagens ATS, CONFAC, administrativas e de transporte especial. Assim, uma determinada Sala AIS de Aeródromo, que tenha como média mensal 1831 mensagens, será classificada na categoria
- a) A.
 - b) B.**
 - c) C.
 - d) D.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA B)

As Salas AIS são classificadas considerando o somatório dos dados estatísticos coletados durante os três últimos anos, relativos às mensagens ATS, CONFAC, administrativas e de transporte especial. De acordo com esses dados, as Salas AIS possuem quatro categorias com suas respectivas médias mensais de mensagens. A Sala AIS categoria “B” possui média mensal maior que 1600 e menor ou igual a 4000, conforme ICA 53-2, itens 2.8.1 e 2.8.2. Sendo, portanto, a resposta correta para a questão. A Sala AIS categoria “A” possui média mensal de mensagens maior que 4000, a Sala AIS categoria “C” possui média mensal de mensagens maior que 600 e menor ou igual a 1600 e a Sala AIS categoria “D” refere-se às demais.

Fonte: BRASIL. Comando da Aeronáutica. DECEA. **ICA 53-2 – Sala de Informação Aeronáutica (SALA AIS)**. Rio de Janeiro: DECEA, 25 de janeiro de 2013. (Capítulo 2, Categorização, página 16).

- 47) Leia o trecho abaixo e, em seguida, assinale a alternativa que preenche correta e respectivamente as lacunas.

São da competência do(a) _____ respectivo(a) ou do _____ as solicitações sobre interdição de aeródromos, quando ditadas por motivo de caráter militar ou de segurança nacional, as quais deverão ser encaminhadas ao _____.

- a) COMAR / Grande Comando do COMAER / SDOP**
- b) COMAR / Comandante da Base Aérea / CINDACTA ou SRPV-SP
- c) Comandante da Base Aérea / Grande Comando do COMAER / ICA
- d) Comandante da Base Aérea / Grande Comando do COMAER / CGNA

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA A)

São da competência do COMAR respectivo ou do Grande Comando do COMAER as solicitações sobre interdição de aeródromos, quando ditadas por motivo de caráter militar ou de segurança nacional, as quais deverão ser encaminhadas ao SDOP, conforme ICA 53-4, item 3.6.8.

A autoridade competente para tratar do assunto não é o Comandante da Base Aérea, e as solicitações não deverão ser encaminhadas ao CINDACTA ou SRPV-SP, ao CGNA ou ao ICA, conforme ICA 53-4, item 3.6.8.

Fonte: BRASIL. Comando da Aeronáutica. DECEA. **ICA 53-4 – PRENOTAM**. Rio de Janeiro: DECEA, 15 de maio de 2012. (Capítulo 3, Solicitações para expedição de Suplemento AIP ou NOTAM, página 24).

- 48) A necessidade de originar um NOTAM deverá ser considerada em qualquer circunstância que afete a operação de aeronaves. Quanto à divulgação da informação, assinale a alternativa que apresenta situação em que se deve fazer NOTAM.

- a) Horário de funcionamento de Sala AIS quando diferente de Órgão ATS.**
- b) Serviços relativos aos movimentos nos pátios e ao controle de tráfego aéreo no solo.
- c) Impossibilidade de se utilizarem sinais indicadores de localização, direção ou outra informação na área de movimento do aeródromo.
- d) Modificação no nível de proteção disponível em um aeródromo para os serviços de salvamento e contra incêndio que não sejam modificações de categoria.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA A)

A necessidade de originar um NOTAM deverá ser considerada em qualquer circunstância que afete a operação de aeronaves. Quanto à divulgação da informação, existem situações em que deve ou não se fazer NOTAM.

Nos quatro itens propostos na questão, somente o horário de funcionamento de Sala AIS, quando diferente de Órgão ATS, se enquadra nos critérios para a confecção de um NOTAM, conforme ICA 53-1, item 2.2, letra “A” e nº 29.

Diante do exposto, nas demais alternativas da questão não se deve fazer NOTAM: serviços relativos aos movimentos nos pátios e ao controle de tráfego aéreo no solo; impossibilidade de se utilizarem sinais indicadores de localização, direção ou outra informação na área de movimento do aeródromo e modificação no nível de proteção disponível em um aeródromo para os serviços de salvamento e contra incêndio que não sejam modificações de categoria.

Fonte: BRASIL. Comando da Aeronáutica. DECEA. **ICA 53-1 – NOTAM**. Rio de Janeiro: DECEA, 24 de maio de 2012. (Capítulo 2, Divulgação da Informação, páginas 12 a 14).

- 49) De acordo com as regras para o preenchimento do formulário de Plano de Voo Completo, informe se é verdadeiro (V) ou falso (F) o que se afirma abaixo. A seguir, indique a opção que apresenta a sequência correta.
- () Deve ser utilizado o IEPV 100-7.
 - () O Plano de Voo Completo pode ser apresentado com, no máximo, 130 horas de antecedência da EOBT.
 - () O Plano de Voo pode ser apresentado a qualquer Sala AIS de aeródromo, independentemente do local de partida do voo.
 - () Se um Plano de Voo for apresentado com data de partida igual à sua data de apresentação, a data de partida do voo (DOF) deverá ser inserida no campo 18 do FPL.
- a) V – F – F – V
 - b) V – V – V – F
 - c) F – V – F – V
 - d) F – F – V – F

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA D)

Plano de Voo é o documento específico que contém informações relacionadas com um voo planejado de uma aeronave, ou com parte do mesmo, que são fornecidas aos órgãos que prestam serviços de tráfego aéreo. Analisando as afirmativas apresentadas, é correto afirmar que:

- A primeira afirmativa é falsa: (ICA 100-11 – APRESENTAÇÃO). Conforme item 3.1.1, deve ser utilizado o IEPV 100-20, ao invés do IEPV 100-7.
- A segunda afirmativa é falsa: (ICA 100-11 – ANTECEDÊNCIA DA APRESENTAÇÃO). Conforme item 3.2.2, o Plano de Voo Completo pode ser apresentado com, no máximo, 120 horas de antecedência da EOBT, e não 130 horas.
- A terceira afirmativa é verdadeira: (ICA 100-11 – APRESENTAÇÃO). Conforme item 3.1.3, o Plano de Voo pode ser apresentado a qualquer Sala AIS de aeródromo, independentemente do local de partida do voo.
- A quarta afirmativa é falsa: (ICA 100-11 – ANTECEDÊNCIA DA APRESENTAÇÃO). Conforme item 3.2.3, se um Plano de Voo for apresentado com data de partida diferente, e não igual, de sua data de apresentação, a data de partida do voo (DOF) deverá ser inserida no campo 18 do FPL.

Fonte: BRASIL. Comando da Aeronáutica. DECEA. **ICA 100-11 – Plano de voo**. Rio de Janeiro: DECEA, 15 de novembro de 2012 (Capítulo 3, Regras Específicas para o formulário de Plano de Voo Completo, página 14).

- 50) A Carta de Aproximação Visual tem a finalidade de proporcionar uma visão gráfica dos procedimentos de circulação visual, no tráfego, para pouso ou decolagem. Assim sendo, informe se é verdadeiro (V) ou falso (F) o que se afirma abaixo. A seguir, indique a opção que apresenta a sequência correta.
- () Será proporcionada quando o circuito de tráfego visual for igual ao do circuito de tráfego padrão ou para os aeródromos onde o tráfego visual o justifique.
 - () O procedimento de entrada será representado como uma linha tracejada e o de saída, como uma linha contínua, devidamente identificada.
 - () Os quadros de frequências ficarão na parte superior da carta, seguindo a sequência ATIS, APP, TWR ou AFIS e GNDC.
 - () Os designadores das pistas serão colocados próximo à sua simbologia e na margem superior da Carta.
- a) V – F – F – V
 - b) F – V – V – F
 - c) V – V – F – F
 - d) F – F – V – V

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA D)

A Carta de Aproximação Visual tem a finalidade de proporcionar uma visão gráfica dos procedimentos de circulação visual, no tráfego, para pouso ou decolagem. Analisando as afirmativas apresentadas, é correto afirmar que:

- A primeira afirmativa é falsa: (MACAR 2011 – APLICAÇÃO). Conforme item 11.2, será proporcionada quando o circuito de tráfego visual for diferente, e não igual, do circuito de tráfego padrão ou para os aeródromos onde o tráfego visual o justifique.
- A segunda afirmativa é falsa: (MACAR 2011 – INFORMAÇÃO AERONÁUTICA). Conforme item 11.15.1.2, o procedimento de entrada será representado como uma linha contínua, e não tracejada, e o de saída, como linha tracejada, e não contínua, devidamente identificada.
- A terceira afirmativa é verdadeira: (MACAR 2011 – QUADRO DE FREQUÊNCIAS). Conforme item 11.7.4.1, os quadros de frequências ficarão na parte superior da carta, seguindo a sequência ATIS, APP, TWR ou AFIS e GNDC.
- A quarta afirmativa é verdadeira: (MACAR 2011 – INFORMAÇÃO AERONÁUTICA – AERÓDROMO). Conforme item 11.15.1.1, os designadores das pistas serão colocados próximo à sua simbologia e na margem superior da carta.

Fonte: BRASIL. Comando da Aeronáutica. DECEA. **MACAR – Manual de Confecção de Cartas Aeronáuticas**. Rio de Janeiro: DECEA, 28 de julho de 2011. (Capítulo 11, Carta de Aproximação Visual, páginas 122, 124 e 125).