

ESPECIALIDADE

41) Segundo a fraseologia padrão, prevista no MCA 100-16, a expressão “falta de combustível” deve ser traduzida para o Inglês como:

- a) *lack of fuel.*
- b) *leak of fuel.*
- c) *short of fuel.*
- d) *fuel endurance very low.*

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: LETRA “A”

De acordo com o item 2.19 da bibliografia, palavras e frases padronizadas:

falta de combustível: *lack of fuel.*

vazamento de combustível: *leak of fuel.*

pouco combustível: *short of fuel.*

autonomia curta: *fuel endurance very low.*

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Fraseologia de Tráfego Aéreo. **MCA 100-16**. Rio de Janeiro: DECEA, 2013. 71p.

42) O piloto da aeronave PT-CTA deseja decolar do aeródromo da cidade de São José das Grandes Causas para o aeródromo de Pinhão da Serra, cerca de 30 NM ao norte daquela. Apresentou plano de voo com DEP para 2200 UTC e informou no campo apropriado que a aeronave dispunha de transceptor VHF em funcionamento.

Levando em conta que os aeródromos citados localizam-se em FIR e não possuem órgão de controle nem ATZ /CTR/ TMA e, ainda, que a aeronave decolará no período noturno, identifique a alternativa que **não** cita uma condição para realização do voo VFR noturno.

- a) O piloto deve possuir habilitação para voo IFR.
- b) A aeronave deve ser homologada para operação IFR.
- c) O farol de aeródromo do aeródromo de partida, alternativa e destino deve estar em funcionamento.
- d) **O piloto deve possuir habilitação para voo VFR apenas, uma vez que o aeródromo de destino está a menos de 40 NM do aeródromo de partida.**

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: LETRA “D”

A alternativa “D” está correta, uma vez que o pedido da questão é que o candidato identifique a alternativa que não cita uma condição para realização do voo VFR noturno. O subitem 5.3.3 da ICA 100-12 prevê que “quando realizado inteiramente em ATZ, CTR ou TMA... ou, na inexistência desses espaços aéreos, quando realizado dentro de um raio de 27 NM do aeródromo de partida, não se aplicarão ao voo VFR noturno as exigências contidas” nos subitens 5.3.2, letra a e 5.3.2, letra b, referentes à habilitação do piloto para voo IFR e à homologação da aeronave para voo IFR. No caso da questão em pauta, o aeródromo de destino encontra-se a 30 NM do aeródromo de partida, sendo necessário que o piloto possua habilitação para voo IFR. As alternativas “A”, “B” e “C” citam condições necessárias à realização do voo VFR noturno (Subitem 5.3.2).

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Regras do ar: **ICA 100-12**. Rio de Janeiro: DECEA, 2013. 76p.

43) Dentre os exemplos de indicativos de chamada das aeronaves, qual **não** poderá ser abreviado após se estabelecer a comunicação e sempre que não houver possibilidade de confusão entre os indicativos de chamada das aeronaves ?

- a) PT PAA.
- b) FAB 2114.
- c) **TAM 3211.**
- d) GOL GOW.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: LETRA “C”

A alternativa correta é a letra “C”, de acordo com a NOTA do subitem 2.14.2 do MCA 100-16. O indicativo de chamada formado pelo designador telefônico da empresa seguido da identificação do voo não poderá ser abreviado.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. DECEA. Fraseologia de Tráfego Aéreo: **MCA 100-16**. Rio de Janeiro: DECEA, 18 de novembro de 2013.

44) Assinale a alternativa que apresenta as atribuições inerentes a um Provedor de Serviços de Navegação Aérea por ocasião de um acidente aeronáutico ou incidente aeronáutico grave.

- a) Informar o ocorrido ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo pela via mais rápida, imediatamente após ter tomado conhecimento da ocorrência.
- b) Instruir todo o pessoal do Provedor de Serviços de Navegação Aérea quanto à política de veiculação de informações relacionadas ao acidente aeronáutico ou ao incidente aeronáutico grave.**
- c) Providenciar para que sejam realizados, imediatamente, ajustes nos auxílios que estavam em operação no momento do acidente/incidente, a fim de evitar novos acidentes/incidentes pelos mesmos motivos.
- d) Encaminhar ao CENIPA ou ao SERIPA, da respectiva região, a Ficha de Notificação e Confirmação de Ocorrência, exceto se ainda não foram preenchidos todos os campos previstos nessa Ficha, situação em que o envio deve ser retardado até que as informações necessárias possam ser obtidas.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: LETRA “B”

Entre as atribuições dos Provedores de Serviços de Navegação Aérea, está “instruir todo o pessoal do PSNA quanto à política de veiculação das informações relacionadas ao acidente aeronáutico ou ao incidente aeronáutico grave (Subitem 3.4.5, p. 19).

A alternativa “A” está incorreta, pois a informação da ocorrência de um acidente/incidente aeronáutico grave, proveniente do PSNA, deve ser encaminhada ao Comandante do CINDACTA respectivo ou ao Chefe do SRPV-SP, conforme o caso (Subitem 3.4.1, p. 18).

A alternativa “C” está incorreta, pois o PSNA deve proibir ajustes nos auxílios que estavam em operação no momento do acidente/incidente (Subitem 3.4.4, letra b).

A alternativa “D” está incorreta, pois o FNCO deve ser encaminhado ao CENIPA ou ao SERIPA da respectiva região, mesmo que não se disponha de informações para preenchimento de todos os campos previstos, desde que sejam conhecidas as informações relativas aos campos assinalados como obrigatórios (Subitem 3.4.2.3, p. 18).

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Atribuições dos órgãos do SISCEAB após a ocorrência de acidente aeronáutico ou incidente aeronáutico grave: **ICA 63-7**. Rio de Janeiro: DECEA, 2014. 25p.

45) Com base na ICA 100-1, informe se é falso (F) ou verdadeiro (V) o que se afirma abaixo a respeito dos critérios gerais para operação de aeronaves em aeródromos. A seguir, indique a opção com a sequência correta.

- () A homologação de aeródromo, bem como os critérios e requisitos para a operação de aeronaves são da competência do Departamento do Controle do Espaço Aéreo (DECEA).
 - () A informação sobre a operacionalidade do balizamento luminoso de um aeródromo é da competência de seu administrador, em conformidade com a legislação pertinente estabelecida pela ANAC.
 - () Em função da complexidade da infraestrutura aeroportuária, o órgão ATS local poderá estabelecer Carta de Acordo Operacional com a administração do aeroporto.
 - () A operação de aeronaves em aeródromo somente poderá ser realizada se o mesmo estiver registrado em conformidade com o disposto na legislação pertinente estabelecida pela ANAC e pelo DECEA.
 - () A suspensão das operações de aeronaves em aeródromo, em razão da interdição da pista de pouso e decolagem, será divulgada pela ANAC às aeronaves, após coordenação com o setor pertinente da administração do aeródromo.
- a) V – F – V – V – F
b) F – V – V – F – F
c) V – V – F – F – V
d) F – F – F – V – V

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: LETRA “B”

A primeira afirmativa é falsa. De acordo com o item 2.2 da publicação referenciada, a homologação de aeródromo, bem como os critérios e requisitos para a operação de aeronaves são da competência da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

A segunda afirmativa é verdadeira. De acordo com o item 2.3 da publicação referenciada.

A terceira afirmativa é verdadeira. De acordo com o item 2.5 da publicação referenciada.

A quarta afirmativa é falsa. De acordo com o item 2.1 da publicação referenciada, a operação de aeronaves em aeródromo somente poderá ser realizada se o mesmo estiver registrado em conformidade com o disposto no Código Brasileiro de Aeronáutica.

A quinta afirmativa é falsa. De acordo com o item 2.4 da publicação referenciada, a suspensão das operações de aeronaves em aeródromo, em razão da interdição da pista de pouso e decolagem, será divulgada às aeronaves pelo órgão ATS local, caso este exista, após a coordenação e obtenção de tais informações junto ao setor pertinente da administração do aeródromo.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. DECEA. Requisitos para Operação VFR ou IFR em aeródromos: **ICA 100-1**. Rio de Janeiro: DECEA, 2012. 16p. Modificação de 26 de agosto de 2014.

46) O equipamento ACAS opera interrogando transponders das aeronaves próximas, em Modo C e Modo S, e recebendo as respostas desses equipamentos. Cada resposta de um transponder proporciona as seguintes informações com relação à aeronave intrusa, **exceto**

- a) a proa.
- b) a distância dessa aeronave.
- c) se a aeronave estiver reportando altitude, sua altitude.
- d) se a aeronave estiver reportando velocidade, sua velocidade.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: LETRA “D”

De acordo com o subitem 5.2.3.1, o ACAS opera interrogando transponders das aeronaves próximas, em Modo C e Modo S, e recebendo as respostas desses transponders. Cada resposta de um transponder proporciona as seguintes informações com relação à aeronave intrusa:

a distância dessa aeronave;

a proa; e

se a aeronave estiver reportando altitude, sua altitude.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Procedimentos operacionais e orientações de treinamento para pilotos e controladores de tráfego aéreo com relação ao sistema de anticolisão de bordo (ACAS): **ICA 100-32**. Rio de Janeiro: DECEA, 2008. 32p.

- 47) O APP poderá autorizar as aeronaves em voo IFR a fazerem aproximações visuais, sempre que o piloto informar que
- a) o teto é inferior à altitude de início do procedimento de aproximação por instrumentos.
 - b) poderá manter referência visual com o solo e houver condições de cancelamento do voo IFR.
 - c) **podará manter referência visual com o solo e se o teto notificado não for inferior à altitude de início do procedimento de aproximação por instrumentos.**
 - d) quando descendo para altitude de início do procedimento ou em qualquer momento durante o procedimento de aproximação por instrumentos, que as condições meteorológicas sejam tais que permitam completar a aproximação visual e pousar.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: LETRA “C”

Para o APP autorizar as aeronaves em voo IFR a fazerem aproximações visuais, o piloto deve informar que poderá manter referência visual com o solo e também atender uma das condições prescritas na letra “a” ou “b” do subitem 5.12.1.

A alternativa “A” está incorreta, porque no subitem 5.12.1, essa condição não existe.

A alternativa “B” está incorreta, porque não atende às condições prescritas nas letras “a” e “b” do subitem 5.12.1, e também a autorização para a realização de uma aproximação visual não implica o cancelamento de um voo IFR, conforme previsto no subitem 5.12.3.

A alternativa “D” está incorreta, porque, além de atender ao previsto na alternativa, para que o APP autorize as aeronaves em voo IFR a fazerem aproximações visuais, o piloto também deve informar que poderá manter referência visual com o solo.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. DECEA. Serviços de Tráfego Aéreo: **ICA 100-37**. Rio de Janeiro: DECEA, 2013. Modificação de 19 de maio de 2014.

- 48) O voo de aeronaves sem transponder ou com falhas no mesmo
- a) não poderá ocorrer em nenhum espaço aéreo.
 - b) poderá ocorrer para todo voo realizado em espaço aéreo classe F e G acima do FL 100.
 - c) **podará ocorrer por meio de solicitação prévia à Organização Regional do DECEA pertinente, de acordo com os casos específicos.**
 - d) poderá ocorrer para todo voo realizado em espaço aéreo classe G acima do FL 100, excluindo a porção desse espaço aéreo abaixo de 2500 pés (inclusive) acima da superfície.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: LETRA “C”

A alternativa correta é a letra “C”, de acordo com o previsto no subitem 3.1.1 da CIRCEA 100-67.

A alternativa “A” está incorreta, pois o voo de aeronaves sem transponder poderá ocorrer por meio de solicitação prévia à Organização Regional do DECEA pertinente.

A alternativa “B” está incorreta, porque não existe na CIRCEA 100-67 essa condição para a realização de voo de aeronaves sem transponder.

A alternativa “D” está incorreta, pois o voo de aeronaves sem transponder poderá ocorrer nesta porção do espaço aéreo, mas por meio de solicitação prévia à Organização Regional do DECEA pertinente.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. DECEA. Voo de Aeronaves sem Transponder no Brasil: **CIRCEA 100-67**. Rio de Janeiro: DECEA, 2014.

- 49) Em relação à mudança de indicativo de chamada radiotelefônico prevista na CIRTRAF 100-28, informe se é falso (F) ou verdadeiro (V) o que se afirma abaixo sobre o procedimento. A seguir, indique a opção com a sequência correta.
- () O órgão ATC apropriado deverá informar à aeronave interessada o momento em que ela deverá voltar ao indicativo de chamada do Plano de Voo.
 - () Qualquer mudança no tipo de indicativo de chamada deverá ser temporária e só deverá ser aplicável dentro do espaço aéreo onde é provável que ocorra a confusão.
 - () Para evitar confusão, o órgão ATC deve, se apropriado, identificar a aeronave que será instruída a mudar seu indicativo de chamada, referindo-se a sua posição e/ou nível.
 - () Quando um órgão ATC mudar o tipo de indicativo de chamada de uma aeronave, esse órgão deverá assegurar que a aeronave voltará ao indicativo de chamada do Plano de Voo logo após ser transferida a outro órgão ATC.
 - () Um órgão ATC pode instruir uma aeronave a mudar seu tipo de indicativo de chamada radiotelefônico (RTF), no interesse da segurança, quando a semelhança entre os indicativos de chamada RTF de apenas duas aeronaves seja tal que seja provável ocorrer confusão.
- a) V – F – V – V – F
 - b) F – V – F – F – V
 - c) V – V – V – F – F
 - d) F – F – F – V – V

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: LETRA “C”

A primeira afirmativa é verdadeira. De acordo com o subitem 3.4.5, “O órgão ATC apropriado deverá informar à aeronave interessada o momento em que ela deverá voltar ao indicativo de chamada do Plano de Voo.”.

A segunda afirmativa é verdadeira. De acordo com o subitem 3.4.2, “Qualquer mudança no tipo de indicativo de chamada deverá ser temporária e só deverá ser aplicável dentro do espaço aéreo onde é provável que ocorra a confusão.”.

A terceira afirmativa é verdadeira. De acordo com o subitem 3.4.3, “Para evitar confusão, o órgão ATC deve, se apropriado, identificar a aeronave que será instruída a mudar seu indicativo de chamada, referindo-se a sua posição e/ou nível.”.

A quarta afirmativa é falsa. Por contrariar o subitem 3.4.4, “Quando um órgão ATC mudar o tipo de indicativo de chamada de uma aeronave, esse órgão deverá assegurar que a aeronave voltará ao indicativo de chamada do Plano de Voo, antes que tal aeronave seja transferida a outro órgão ATC.”.

A quinta afirmativa é falsa. Por contrariar o subitem 3.4.1, “Um órgão ATC pode instruir uma aeronave a mudar seu tipo de indicativo de chamada radiotelefônico (RTF), no interesse da segurança, quando a semelhança entre os indicativos de chamada RTF de duas ou mais aeronaves seja tal que seja provável ocorrer confusão.”.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Departamento de Controle do Espaço Aéreo. Procedimento para contingências do ATC: **CIRTRAF 100-28**. Rio de Janeiro: DECEA, 2008. 16p.

50) De acordo com a ICA 53-1, informe se é verdadeiro (V) ou falso (F) o que se afirma abaixo. A seguir, marque a opção com a sequência correta.

- () Todo NOTAM deverá conter uma data de término de validade.
 - () Os NOTAM Internacionais são originados apenas de um NOTAM Nacional.
 - () Nos NOTAMC, não serão preenchidos tráfego, propósito, âmbito, limites verticais, coordenadas e raio da linha de qualificadores e os campos C, D, F e G.
 - () Mais de um NOTAM não deverá permanecer em vigor para o mesmo assunto, exceto quando se tratar de limites verticais desiguais, em dias ou horários diferentes.
 - () Não se faz NOTAM quando houver o credenciamento ou credenciamento do serviço de recebimento de planos de voo e mensagens correlatas por telefone/FAX.
- a) V – V – F – V – V
b) F – F – V – V – F
c) F – F – V – F – F
d) V – V – F – F – V

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: LETRA “B”

A primeira afirmativa é falsa. De acordo com o subitem 2.6.14 da publicação referenciada, todo NOTAM deverá conter uma data de término de validade, exceto o NOTAMC.

A segunda afirmativa é falsa. De acordo com o subitem 2.6.6 da publicação referenciada, os NOTAM Internacionais também são originados de um PRENOTAM.

A terceira afirmativa é verdadeira. De acordo com o subitem 2.5.3.7 da publicação referenciada.

A quarta afirmativa é verdadeira. De acordo com o subitem 2.6.2.8 da publicação referenciada.

A quinta afirmativa é falsa. De acordo com o item 2.7, nº 33 da publicação referenciada. Nesse caso se faz NOTAM.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. DECEA. NOTAM: **ICA 53-1**. Rio de Janeiro: DECEA, 2014.