

ESPECIALIDADE

- 41) O DECEA editou normas que regulamentam o uso do Plano de Voo e os procedimentos dos operadores AIS relacionados ao DCERTA, bem como os procedimentos gerais e específicos a serem seguidos para apresentação de planos de voo e suas mensagens de atualização por telefone, por Fac-símile e pela Internet ao C-AIS SP. Assim sendo, informe se as assertivas são verdadeiras (V) ou falsas (F) e, em seguida, marque a opção com a sequência correspondente.
- () Cabe aos gestores das Salas AIS/COM o encaminhamento à ANAC, no prazo de 10 (dez) dias úteis, por meio de correspondência oficial, dos registros do Livro de Registro de Ocorrência (LRO) relativos à operação do DCERTA.
 - () É dispensada a apresentação do plano de voo para voo de aeronave que disponha de equipamento rádio, desde que a decolagem seja realizada de aeródromo desprovido de órgão ATS e a aeronave não cruze fronteiras internacionais.
 - () No que concerne à apresentação de plano de voo pela Internet, deverão ser observadas a antecedência mínima de 45 minutos, no caso de plano de voo completo, e 10 minutos, no caso de plano de voo simplificado, além da antecedência máxima de 120 horas em relação à EOBT (DOF).
 - () Os pilotos ou DOV poderão apresentar ao C-AIS SP, por telefone ou fac-símile, os planos de voo completos ou simplificados que tenham decolagem dos helipontos ou aeródromos desprovidos de órgãos ATS, localizados na projeção da TMA SP, pertencentes à FIR Curitiba.
- a) V – F – V – F
b) F – V – F – V
c) F – F – F – F
d) V – F – V – V

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA C)

A primeira afirmativa é falsa porque cabe aos gestores das Salas AIS/COM o encaminhamento, no prazo de 10 (dez) dias úteis, por meio de correspondência oficial, dos registros do Livro de Registro de Ocorrência (LRO) relativos à operação do DCERTA aos CINDACTA/SRPV-SP/INFRAERO, e não à ANAC. (subitem 2.1.4 da ICA 63-27).

A segunda afirmativa é falsa porque é dispensada a apresentação do plano de voo para voo de aeronave que não disponha de equipamento rádio, desde que a decolagem seja realizada de aeródromo desprovido de órgão ATS e a aeronave não cruze fronteiras internacionais. (Alínea “b” do item 2.4 da ICA 100-11).

A terceira afirmativa é falsa porque, no que concerne à apresentação de plano de voo pela Internet, deverão ser observadas a antecedência mínima de 45 minutos, no caso de plano de voo completo, e 20 minutos, no caso de plano de voo simplificado. (subitem 4.2.2 da AIC N26/13).

A quarta afirmativa é falsa porque, no caso específico de decolagem dos helipontos ou aeródromos desprovidos de órgãos ATS, localizados na projeção da TMA SP, pertencentes à FIR Curitiba, os pilotos ou DOV poderão apresentar ao C-AIS SP, por telefone ou Fac-símile, apenas os planos de voo completos. (Alínea “c” do item 3.3 da AIC N20/13).

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Procedimentos dos Operadores AIS Relacionados ao DCERTA - **ICA 63-27**. Rio de Janeiro: DECEA, 2013.

_____. Implantação do Centro de Informação Aeronáutica de São Paulo - **AIC N20/13**. Rio de Janeiro: DECEA, 2013.

_____. Apresentação de plano de voo pela Internet - **AIC N26/13**. Rio de Janeiro: DECEA, 2013.

_____. Plano de Voo - **ICA 100-11**. Rio de Janeiro: DECEA, 2012.

42) Associe as duas colunas, relacionando as Cartas Aeronáuticas com suas respectivas escalas.

<u>CARTA AERONÁUTICA</u>	<u>ESCALA</u>
(1) ENRC	() 1 : 500.000
(2) FPC – L	() 1 : 2.000.000
(3) FPC – H	() 1 : 1.000.000
(4) WAC	() 1 : 8.000.000
(5) CNAV	() 1 : 7.000.000

A sequência correta dessa associação é

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

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA C)

As Cartas Aeronáuticas publicadas pelo DECEA têm suas escalas de modo que representem de forma clara todos os detalhes necessários. De acordo com os Manuais de Confecção de Cartas Aeronáuticas, a Carta de Rota – ENRC, a Carta de Planejamento de Voo para o Espaço Aéreo Inferior - FPC – L, a Carta de Planejamento de Voo para o Espaço Aéreo Superior - FPC – H, a Carta Aeronáutica Mundial - WAC e a Carta de Navegação Aérea Visual - CNAV possuem, respectivamente, as seguintes escalas: 1 : 2.000.000; 1 : 7.000.000; 1 : 8.000.000; 1 : 1.000.000; e 1 : 500.000.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Manual de Confecção de Cartas Aeronáuticas - **MACAR Cartas IFR**. Rio de Janeiro: DECEA, 2014.

_____. Manual de Confecção de Cartas Aeronáuticas - **MACAR Cartas VFR**. Rio de Janeiro: DECEA, 2014.

43) O estágio supervisionado é uma atividade de treinamento, planejada e programada, composta por sessões teóricas e práticas, executada num órgão com atividade operacional AIS. Um dos objetivos do estágio de adaptação é o de atualizar o especialista AIS afastado das atividades operacionais. Assinale a alternativa que contém, respectivamente, a duração do estágio de adaptação, bem como o período de afastamento do especialista AIS para que seja compulsória a sua realização.

- a) 30 horas / 3 meses.
- b) 120 horas / 6 meses.
- c) mínimo de 60 horas / superior a 6 meses.
- d) mínimo de 120 horas / superior a 3 meses.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA C)

Um dos objetivos do estágio de adaptação é o de atualizar o especialista AIS afastado das atividades operacionais por um período superior a seis meses, para que possa retornar às atividades. (Alínea “a” do subitem 3.2.1 da ICA 53-3). O estágio de adaptação deve possuir duração mínima de sessenta horas, no órgão onde irá prestar o serviço. (subitem 3.2.2 da ICA 53-3).

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Planejamento de Pessoal AIS - **ICA 53-3**. Rio de Janeiro: DECEA, 2015.

44) O DECEA estabeleceu os procedimentos para coleta, verificação e validação da informação e dos dados aeronáuticos a serem publicados pelo Instituto de Cartografia Aeronáutica (ICA). Com base nos conceitos então definidos, correlacione as colunas e, a seguir, indique a alternativa com a sequência correta obtida.

- | | |
|------------------------------|---|
| (1) Digital | () descrição estruturada do conteúdo, da qualidade, da condição ou de outras características dos dados, relacionada com a rastreabilidade da informação. |
| (2) Eletrônico | () descrição dos dados como uma sequência de valores discretos armazenados ou transmitidos em sistemas de automação e comunicação. |
| (3) Metadados | () representação de fato, conceito ou instrução aeronáutica de maneira formalizada, para comunicação, interpretação ou processamento. |
| (4) Dado aeronáutico | () representação, armazenamento ou transmissão de informações por sistemas eletrônicos. |
| (5) Informação aeronáutica | () resultado da reunião, análise e formatação dos dados aeronáuticos. |

a) 3 – 1 – 4 – 2 – 5

b) 3 – 2 – 1 – 5 – 4

c) 1 – 3 – 5 – 2 – 4

d) 4 – 3 – 1 – 5 – 2

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA A)

O DECEA estabeleceu na CIRCEA 53-2 os conceitos utilizados no processamento para coleta, verificação e validação da informação e dos dados aeronáuticos que serão publicados pelo Instituto de Cartografia Aeronáutica (ICA) (subitens 1.3.5, 1.3.6, 1.3.7, 1.3.11 e 1.3.14).

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Metodologia de Coleta de Dados Aeronáuticos - **CIRCEA 53-2**. Rio de Janeiro: DECEA, 2012.

45) Em relação às regras gerais para a solicitação de divulgação de informação aeronáutica e PRENOTAM contidas na ICA 53-4, informe se as assertivas são verdadeiras (V) ou falsas (F) e, em seguida, marque a opção com a sequência correspondente.

- () Informações internacionais emitidas por um NOF estrangeiro por meio de NOTAM ou de mensagem especial de advertência para conhecimento ou providências a serem tomadas, tais como lançamento de foguetes e quedas de satélites, deverão ser encaminhadas pelo NOF Brasil ao Órgão Regional sob cuja jurisdição ocorrerá o evento.
- () As solicitações de divulgação de informação aeronáutica para os assuntos críticos surgidos de forma inesperada, relacionados à aviação civil, e que não tenham impacto com a navegação aérea, quando fora do horário de expediente do ICA, deverão ser enviadas ao CGN para imediata divulgação.
- () A solicitação de divulgação de informação aeronáutica deverá conter todos os campos previstos na segunda parte do formato PRENOTAM (informação aeronáutica a ser divulgada), sendo preenchidos de acordo com as instruções previstas.
- () Mesmo havendo apenas um fornecedor de combustível no aeródromo, as solicitações de divulgação de informação aeronáutica relativas à restrição ou indisponibilidade deverão conter o nome do fornecedor.

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

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA B)

De acordo com a ICA 53-4:

A primeira afirmativa é falsa porque as informações internacionais emitidas por um NOF estrangeiro, por meio de NOTAM ou de mensagem especial de advertência, para conhecimento ou providências a serem tomadas, tais como lançamento de foguetes e quedas de satélites, deverão ser encaminhadas pelo NOF Brasil ao SDOP. (subitem 2.4.10).

A segunda afirmativa é verdadeira porque as solicitações de divulgação de informação aeronáutica para os assuntos críticos surgidos de forma inesperada, relacionados à aviação civil, e que não tenham impacto com a navegação aérea, quando fora do horário de expediente do ICA, deverão ser enviadas ao CGN para imediata divulgação. (subitem 2.4.14).

A terceira afirmativa é verdadeira porque a solicitação de divulgação de informação aeronáutica deverá conter todos os campos previstos na segunda parte do formato PRENOTAM (Informação Aeronáutica a ser divulgada), sendo preenchidos de acordo com as instruções previstas. (subitem 2.4.1).

A quarta afirmativa é falsa porque somente quando há mais de um fornecedor de combustível no aeródromo as solicitações de divulgação de informação aeronáutica relativas à restrição ou indisponibilidade deverão conter o nome do fornecedor. (subitem 2.4.7).

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Solicitação de Divulgação de Informação Aeronáutica e PRENOTAM - **ICA 53-4**. Rio de Janeiro: DECEA, 2014.

46) O Suplemento AIP é o documento cujo objetivo é alertar os usuários tanto sobre as modificações temporárias de longa duração, quanto sobre as informações de curta duração que contenham textos longos ou gráficos que afetem uma ou mais Partes da AIP. De acordo com as regras para sua confecção, assinale a alternativa que contenha as quatro partes componentes do Suplemento AIP.

- a) Texto, duração, série e número.
- b) Âmbito, texto, duração e referências.
- c) Identificação, número, duração e propósito.
- d) Identificação, período de vigência, texto e referências.**

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA D)

O Suplemento AIP é um documento cujo objetivo é alertar os usuários tanto sobre as modificações temporárias de longa duração (três meses ou mais), quanto sobre as informações de curta duração que contenham textos longos ou gráficos que afetem uma ou mais partes da AIP. De acordo com as regras de confecção, o Suplemento AIP é composto por quatro partes, sendo elas: identificação, período de vigência, texto e referências (subitem 5.1.3).

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Suplemento AIP - **ICA 53-6**. Rio de Janeiro: DECEA, 2014.

47) O DECEA editou uma instrução com a finalidade de regulamentar a disponibilização e a utilização dos produtos AIS na WEB e cumprir o previsto no plano de implementação do AIM-BR. Assim sendo, informe se as assertivas são verdadeiras (V) ou falsas (F) e, em seguida, marque a opção com a sequência correspondente.

- () Os usuários são classificados em dois grupos, de acordo com a finalidade da utilização da informação ou dos dados aeronáuticos: usuário de publicação e usuário de dados.
 - () É vedada a reprodução ou a impressão, total ou parcial, para fins comerciais, das informações e dos dados aeronáuticos, salvo com autorização expressa do DECEA.
 - () O DECEA não autoriza, em hipótese alguma, a exibição pública do conteúdo total ou parcial, para fins comerciais, das informações e dos dados aeronáuticos.
 - () O DECEA não restringe a utilização de produtos disponibilizados, física ou eletronicamente, por terceiros que utilizem a API do AISWEB.
- a) F – V – V – V
b) V – F – V – F
c) F – F – F – F
d) **V – V – F – V**

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA D)

De acordo com a ICA 53-7:

A primeira afirmativa é verdadeira porque os usuários são classificados em dois grupos, de acordo com a finalidade da utilização da informação ou dos dados aeronáuticos: usuário de publicação e usuário de dados. (subitem 1.4.2).

A segunda afirmativa é verdadeira porque é vedada a reprodução ou a impressão, total ou parcial, para fins comerciais, das informações e dos dados aeronáuticos, salvo com autorização expressa do DECEA. (subitem 4.1.2.2).

A terceira afirmativa é falsa porque o DECEA pode autorizar a exibição pública do conteúdo total ou parcial, para fins comerciais, das informações e dos dados aeronáuticos. (subitem 4.1.1.3).

A quarta afirmativa é verdadeira porque O DECEA não restringe a utilização de produtos disponibilizados, física ou eletronicamente, por terceiros que utilizem a API do AISWEB. (Nota 1 do subitem 4.1.1.1).

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Disponibilização e Utilização da Informação Aeronáutica em Formato Digital - **ICA 53-7**. Rio de Janeiro: DECEA, 2015.

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

Quando a data de apresentação da mensagem DLA for diferente da data de partida do voo (DOF), as informações inerentes à data de partida do voo (DOF) deverão ser inseridas no campo ____ da mensagem DLA. No entanto, todas as informações necessárias à correta atualização dos dados contidos no PLN original devem ser inseridas no campo ____ da mensagem CHG, em especial, entre outras, as informações de alteração da data de partida do voo (DOF).

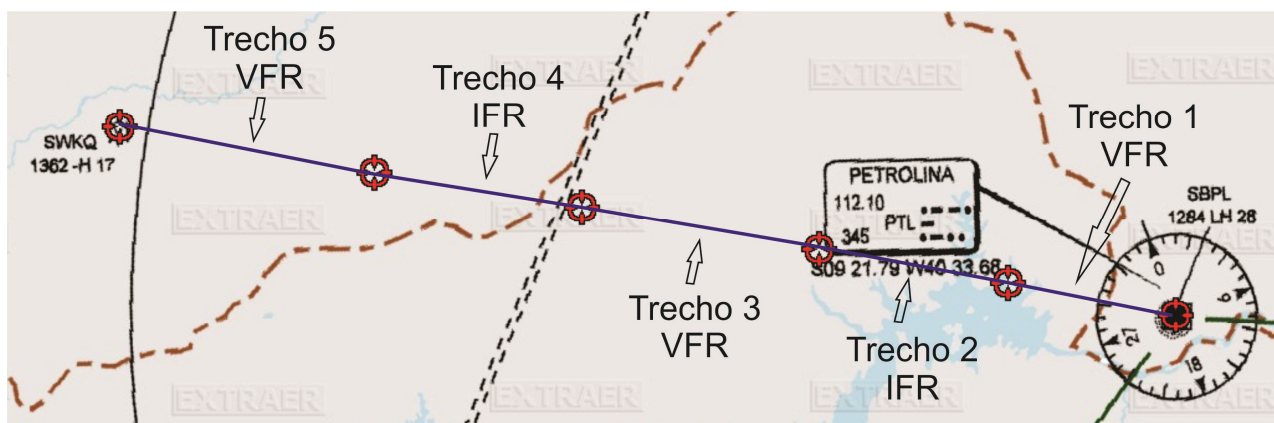
- a) **18 / 22**
b) 22 / 18
c) 13 / 13
d) 13 / 22

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA A)

A alternativa “A” está correta, pois, quando a data de apresentação da mensagem DLA for diferente da data de partida do voo (DOF), as informações inerentes à data de partida do voo (DOF) deverão ser inseridas no campo 18 da mensagem DLA. (subitem 4.2.1.2.2). No caso da CHG, todas as informações necessárias à correta atualização dos dados contidos no PLN original devem ser inseridas no campo 22, em especial, entre outras, as informações de alteração da data de partida do voo (DOF). (subitem 4.2.1.3.3).

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Mensagens ATS - **ICA 100-15**. Rio de Janeiro: DECEA, 2012.

- 49) Um Comandante de uma aeronave planejou um voo, conforme a figura abaixo, para o aeródromo SWKQ, que opera apenas VFR, com a intenção de testar seus equipamentos de bordo.



Marque a alternativa que apresenta o conteúdo para o preenchimento correto do item 8 (Regras de voo) e do item 18 (outros dados), respectivamente, do IEPV 100-20.

- a) Y e RALT/.
- b) Z e RALT/.
- c) Y e não irá inserir RALT/.
- d) Z e não irá inserir RALT/.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA B)

O item 8, no que concerne a regras de voo, no formulário IEPV 100-20, deverá, na questão, ser preenchido com a letra "Z", já que o voo, inicialmente, é conduzido VFR, seguido por uma ou mais mudanças subsequentes das regras de voo (subitem 2.2.2.1).

O item 18 (outros dados) deverá ser preenchido, também, com a palavra RALT/, já que o último trecho de seu voo é com destino a um aeródromo que só opera VFR (Nota do subitem 2.2.8.1.20).

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Preenchimento dos Formulários de Plano de Voo - **MCA 100-11**. Rio de Janeiro: DECEA, 2014.

50) Para a apresentação de planos de voo e atualizações correspondentes por telefone ou Fac-símile a uma Sala AIS credenciada pelo DECEA, a observação de alguns procedimentos se faz necessária. Assinale a alternativa **incorreta**.

- a) Deve-se observar que, no item "preenchido por" do plano de voo, deverá ser registrado o nome do piloto ou DOV responsável pela transmissão dos dados e, no campo reservado à Assinatura, a expressão "FPL via TEL.", seguido do número de telefone de contato.
- b) Os pilotos de aeronaves de qualquer matrícula poderão apresentar às Salas AIS credenciadas, por telefone ou fac-símile, em voos domésticos ou internacionais que se originem no território brasileiro, planos de voo, exceto RPL, e atualizações correspondentes.
- c) Nos locais desprovidos de órgão ATS, é extremamente recomendável que o piloto apresente, antes da decolagem, o plano de voo por telefone ou Fac-símile, a fim de evitar o congestionamento da frequência dos Órgãos ATC pela apresentação do Plano AFIL.
- d) A apresentação de plano de voo e atualizações correspondentes referentes ao voo de aeronave estrangeira, militar ou civil, deverá ser realizada apenas à Sala AIS credenciada do aeródromo de partida.

JUSTIFICATIVA DA ALTERNATIVA CORRETA: (LETRA A)

De acordo com a AIC N05/07:

A alternativa "A" está incorreta porque, no item "preenchido por" do plano de voo, deverá ser registrado o nome do piloto ou DOV responsável pela transmissão dos dados e, no campo reservado à Assinatura, a expressão "PLN via TEL.", seguido do número de telefone de contato. (subitem 4.2.3).

A alternativa "B" está correta porque os pilotos de aeronaves de qualquer matrícula poderão apresentar às Salas AIS credenciadas, por telefone ou Fac-símile, em voos domésticos ou internacionais que se originem no território brasileiro, planos de voo, exceto RPL, e atualizações correspondentes. (Item 2.1).

A alternativa "C" está correta porque, nos locais desprovidos de órgão ATS, é extremamente recomendável que o piloto apresente, antes da decolagem, o plano de voo por telefone ou Fac-símile, a fim de evitar o congestionamento da frequência dos Órgãos ATC pela apresentação do Plano AFIL. (Nota do item 2.2).

A alternativa "D" está correta porque a apresentação de plano de voo e atualizações correspondentes referentes ao voo de aeronave estrangeira, militar ou civil, deverá ser realizada apenas à Sala AIS credenciada do aeródromo de partida. (item 2.3)

BRASIL. Comando da Aeronáutica.: Apresentação de Plano de Voo e Atualizações Correspondentes por Telefone ou Fac-Símile - **AIC N05/07**. Rio de Janeiro: DECEA, 2007.