

1) **(ICA 63-7)** Com base na ICA 63-7, relacione a coluna da esquerda com a da direita e marque a opção correta.

ÓRGÃO/ELEMENTO	ATRIBUIÇÃO/COMPETÊNCIA
(1) Organização Regional	(5) Determinar a inspeção em voo. ITEM 3.5.6.3
(2) ASEGCEA	(2) Analisar o relatório final de inspeção em voo pós-acidente. ITEM 3.5.1.3
(3) SIPACEA	(3) Remeter à ASEGCEA toda a documentação proveniente da investigação. ITEM 3.5.3.3
(4) PSNA	(4) Comunicar ao GEIV as condições meteorológicas na hora do acidente ou incidente. ITEM 3.5.4.2
(5) GEIV	(4) Implementar as recomendações de segurança oriundas do CENIPA, sempre que aplicável. ITEM 3.5.4.10
(6) EC	(6) Verificar a realização da preservação da revisualização dos dados de vigilância, referentes à(s) aeronave(s) envolvida(s) e outras que sejam de interesse para o esclarecimento. ITEM 3.5.5 e)

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

RESPOSTA CORRETA: ALTERNATIVA A).

2) **(ICA 100-16, MCA 100-16, ICA 100-37)** Durante uma visita noturna na Torre Antares, localizada no aeródromo com aproximação de precisão por instrumentos por meio de operação ILS, o 2º Ten QOEA CTA Fabiano, Chefe do Órgão Operacional, realizou as observações abaixo:

I. A visibilidade horizontal é de 900 metros.

Não afeta a operação CAT I, II ou III (ICA 100-16, itens 1.2.25 a 1.2.29)

II. O RVR no ponto de toque está inoperante.

Não afeta a operação CAT I (ICA 100-16, Anexo A), mas proíbe a operação CAT II e CAT III (Anexos B e C)

III. A aeronave leve, FAB 1341, transmitiu a mensagem: FAB 1341, *request taxi instructions to run up pad*.

A aeronave solicitou táxi para a área de teste de motores (MCA 100-16 item 4.4.1.5.2)

IV. 10% das lâmpadas de luzes verdes fixas instaladas simetricamente à esquerda e à direita do eixo da pista estão inoperantes.

Tratam-se das LUZES DE CABECEIRA DE PISTA (ICA 100-16 item 1.2.12)

Estão OPERANTES para ILS CAT I, mas INOPERANTES para CAT II e III (ICA 100-16 Anexo D).

Logo, a operação está PERMITIDA para CAT I (Anexo A), mas PROIBIDA para CAT II e III (Anexos B e C)

V. A aeronave pesada, GLO 1983, tem a intenção de realizar aproximação de precisão por instrumentos por meio de operação ILS.

Com base em suas observações, é correto afirmar que:

- a) nenhuma aproximação de precisão por instrumentos poderá ser realizada. **FALSO**
- b) a aeronave GLO 1983 poderá realizar a aproximação de precisão se for uma operação ILS CAT I. **VERDADEIRO**
- c) o controlador da Torre Antares poderá solicitar que o GLO 1983 pouse além da zona de toque da pista. **FALSO**
Não será solicitado que uma aeronave SUPER ou PESADA pouse além da zona de toque de uma pista (ICA 100-37 item 6.14.6.2)
- d) o indicativo de chamada radiotelefônico do FAB 1341 não pode ser abreviado e a aeronave solicitou táxi para o pátio. **FALSO**

RESPOSTA CORRETA: ALTERNATIVA B).

3) **(ICA 100-11, ICA 100-12)** Acerca de plano de voo, marque a opção incorreta.

- a) O encerramento do plano de voo para um aeródromo desprovido de órgão ATS ocorrerá, automaticamente, ao se completar a duração total prevista de voo. **VERDADEIRO (ICA 100-12 Item 4.3.4.1)**
- b) No caso de voo partindo de local desprovido de órgão ATS, o piloto em comando deverá complementar o plano de voo apresentado, quando da realização do primeiro contato com um órgão ATS, informando a hora real da sua decolagem. **VERDADEIRO (ICA 100-11 Item 2.2.6)**
- c) **Quando o pouso for realizado em aeródromo que não o de destino, declarado no plano de voo, a informação de chegada deve conter os aeródromos de partida e de destino, independente se o aeródromo de pouso for provido ou não de órgão ATS. FALSO, somente válido se o aeródromo for desprovido de órgão ATS (ICA 100-12 Item 4.3.4.2.2)**
- d) Caso o piloto não possa garantir a exatidão da informação prestada com relação à autonomia, na apresentação do plano de voo, ele deverá, imediatamente após a partida, informar ao órgão ATS, por radiotelefone, o valor exato da referida informação. **VERDADEIRO (ICA 100-12 Item 4.3.3)**

RESPOSTA CORRETA: ALTERNATIVA C).

4) **(DCA 63-3)** Um Cap QOEA CTA foi transferido para o DTCEA Delta, onde está estabelecido o Comitê Local de Segurança Operacional. Já na nova localidade, onde há dois PSNA, Torre de Controle de Aeródromo Controle de Aproximação, o Cap QOEA CTA foi designado para o cargo de Chefe da Torre Delta.

Com base nessas informações e na DCA 63-3, julgue as assertivas a seguir:

- I. O Comitê Local tem a finalidade de assessorar o Comandante do DTCEA Delta sobre a política, as estratégias e a manutenção do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) do DTCEA, por meio da proposição de medidas para o seu aperfeiçoamento. **FALSO. Não tem finalidade de assessorar ninguém. Além disso, o Comandante do DTCEA é o presidente do Comitê Local. Como poderia então assessorar a si mesmo? (Itens 3.5.3.1 e 3.5.3.2)**

II. O Comandante do DTCEA Delta, como presidente do Comitê, convocará o Cap QOEA CTA para, pelo menos uma reunião semestral, para tratar sobre análise crítica do desempenho da segurança operacional na Torre Delta. **VERDADEIRO. Evidentemente ele não será o único convocado e a análise crítica não será o único assunto tratado. (Item 3.5.3.3)**

ATENÇÃO! É possível que esta questão seja considerada FALSA, pelo exposto anteriormente.

III. O DTCEA Delta deve manter atualizados os Manuais do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional (MGSO) dos PSNA. **VERDADEIRO. (Item 3.5.5.4)**

IV. O Cap QOEA CTA participará das reuniões do Comitê como Membro Permanente. **VERDADEIRO. (Item 3.5.3.5.2)**

Está(ão) correta(s)

- a) apenas uma
- b) apenas duas
- c) **apenas três**
- d) todas

RESPOSTA CORRETA: ALTERNATIVA C) / Possibilidade de ser ALTERNATIVA B)

5) **(ICA 53-1)** O aeródromo de Polares é dotado de uma única pista de táxi e possui uma estação aeronáutica que presta o AFIS, durante 24 horas, por meio da única frequência 131.60 MHz.

Nesse aeródromo, houve uma inspeção de rotina, na qual foram obtidas as informações abaixo:

(Todos do Item 2.7 da ICA 53-1)

I. Modificação no nível de proteção disponível para o serviço de salvamento e de contraincêndio sem mudança em sua categoria. **NÃO FAZ NOTAM – Nº 21**

II. Obra em porção da pista de táxi por meio da utilização de equipamentos que não podem ser retirados. **NECESSÁRIO NOTAM POIS NÃO HÁ OUTRA PISTA DE TÁXI DISPONÍVEL – Nº 8**

III. Modificação na característica da área perigosa existente no espaço aéreo de prestação do AFIS. **NECESSÁRIO NOTAM – Nº 18**

IV. Inoperância do indicador de direção do vento iluminado. **NÃO FAZ NOTAM, POIS EXISTE ÓRGÃO ATS – Nº 27**

V. Falha parcial e temporária na frequência 131.60MHz. **NECESSÁRIO NOTAM POIS NÃO EXISTE FREQUÊNCIA ALTERNATIVA – Nº 4**

VI. Pista escorregadia. **NECESSÁRIO NOTAM – Nº 29**

Dentre as informações, há a necessidade de expedição de NOTAM em apenas:

- a) duas.
- b) três.
- c) quatro.
- d) cinco.

RESPOSTA CORRETA: ALTERNATIVA C).

6) **(ICA 100-37)** As mensagens transmitidas para fins de Controle de Tráfego Aéreo (ATC) via Comunicações entre Controlador e Piloto por Enlace de Dados (CPDLC) são caracterizadas principalmente pela troca de mensagens de texto pré-definidas, ao invés das tradicionais comunicações orais, que passam a ocupar segundo plano neste tipo de comunicação. Embora a transmissão de mensagens por via oral seja o meio tradicional de comunicação entre pilotos e controladores, uma tendência mundial no sentido de ampliar o uso do CPDLC vem tomando forma atualmente; além disso, muitas discussões acerca de seu uso são cada vez mais frequentes em painéis e reuniões mundo afora. O CPDLC parece ser uma das formas nas quais o futuro do Controle de Tráfego Aéreo tornará corpo.

Acerca da troca de mensagens CPDLC à luz da ICA 100-37 e do enunciado acima, analise as afirmativas a seguir:

I. Da leitura da ICA 100-37 é possível depreender que as mensagens de enlace descendente e mensagens de enlace ascendente referem-se às comunicações piloto-controlador e controlador-piloto, respectivamente. **VERDADEIRO. Realmente não estão escritas as definições de enlace ascendente e descendente. Mas é possível depreender em diversos itens do Capítulo 12.5 da ICA 100-37.**

Exemplo: “12.5.2.5.1: Quando a CPDLC é usada para verificar se a aeronave atingiu o nível para o qual foi autorizada, deve ser empregada a mensagem de enlace ascendente nº 129, REPORT MAINTAINING (nível), ou a mensagem enlace ascendente nº 200, REPORT REACHING.”

II. O enunciado está correto em assinalar um segundo plano para as mensagens orais em comunicações CPDLC, já que em comunicações deste tipo o uso da voz fica reservado apenas a algumas ocasiões especiais.

FALSO. Não há qualquer menção para “ocasiões especiais” para uso da comunicação oral.

III. O enlace de dados entre controlador-piloto é intermediado através de mensagens de texto livre, porém padronizadas e provenientes do *Global Operational Data Link (GOLD) Manual*. Embora mensagens de texto livre diferentes das padronizadas sejam possíveis, devem ser evitadas.

VERDADEIRO. Itens 13.1.2 e 13.3.4.1

A(s) afirmativa(s) verdadeira(s) é(são):

- a) apenas uma.
- b) apenas duas
- c) todas
- d) nenhuma.

RESPOSTA CORRETA: ALTERNATIVA B).

7) **(ICA 81-1)** Por meio de uma ocorrência descrita no Livro de Registro Ocorrência (LRO), tornou-se conhecido um possível incidente de tráfego aéreo na Terminal Lagoa Nova (TMA LNO), envolvendo o PT BEQ. Contudo, após análise realizada no próprio PSNA Lagoa Nova, chegou-se conclusão de que não houve configuração de um incidente de tráfego aéreo naquele caso, e, assim, o evento foi classificado apenas ocorrência ATS. No entanto, esta foi a quarta vez em apenas um mês que um fato deste tipo repetiu-se naquela terminal, um número considerado expressivo. Adicionalmente, dadas as características da ocorrência, pareceu possível que eventos como aquele se repetissem.

De acordo com o caso acima, analise as afirmativas a seguir e assinale a opção correta:

a) O PSNA Lagoa Nova deve divulgar no menor prazo possível a ocorrência ATS, dado o seu potencial de recorrência.

FALSO. O RESULTADO da investigação ou apuração deve ser divulgado no menor prazo possível, dado seu potencial de recorrência (Item 3.4.13)

ATENÇÃO – É possível que esta seja a alternativa considerada correta pela banca

b) A ocorrência deverá ser registrada, por meio de RCSV, no SIGCEA, em até 10 (dez) dias, a contar da data da ocorrência.

FALSO. Parecer Técnico ATS no prazo de 20 dias (Item 3.4.6)

c) É preciso um alto grau de certeza antes da conclusão de um parecer técnico ATS, pois uma vez, que o PSNA Lagoa Nova tenha classificado o possível incidente na TMA-LN como ocorrência ATS, e emitido seu parecer técnico, não será mais possível reclassificar a ocorrência de tráfego aéreo.

FALSO. ASEGCEA ou ASSIPACEA podem reclassificar (Item 2.3.11.9)

d) Caso a SIPACEA tivesse tomado conhecimento da ocorrência com o PT BEQ por outro meio qualquer, que não tivesse origem no PSNA Lagoa Nova, seria de sua atribuição providenciar a documentação preliminar em até 10 (dez) dias e encaminhar junto com o reporte recebido um parecer técnico ao PSNA Lagoa Nova.

FALSO. Não há qualquer menção a isto na legislação.

RESPOSTA CORRETA: NENHUMA / possibilidade de ser ALTERNATIVA A)

8) **(ICA 100-4)** Assinale as opções abaixo sobre regras e procedimentos especiais de tráfego aéreo para helicópteros e assinale a correta:

a) Helicópteros em operação de planeio (deslocamento aéreo) ou de taxiamento aéreo podem permanecer próximas a outras aeronaves se estas forem classificadas como leves. **FALSO (Item 2.2.1) – devem se afastar**

b) É compulsória a apresentação de Plano de Voo Completo, quando realizado entre o continente e as plataformas marítimas (e vice-versa), exceto quando autorizado de outra forma pelo DECEA. VERDADEIRO (Item 6.1.1)

c) O limite inferior para o voo VFR de helicóptero (sobre cidades, povoados, lugares habitados, grupos de pessoas ao ar livre) é de 1000 pés acima do mais alto obstáculo existente em um raio de 600m em torno da aeronave.

FALSO (Item 3.2.1) – São 500 pés

d) Nos locais desprovidos de TWR, é responsabilidade do piloto em comando executar o circuito de tráfego padrão para aeronaves em geral, à altura de 1000 (mil) pés, curvas à esquerda ou à direita em função da posição do ponto ou área de pouso. **FALSO (Item 5.2) – São 500 pés**

RESPOSTA CORRETA: ALTERNATIVA B)

9) **(ICA 100-12 Anexo B)** Frequentemente somos surpreendidos pelos noticiários devido a alguma matéria sobre aparição inadvertida de balões livres não tripulados nos céus do país. Geralmente, essas notícias tratam de acidentes ou apontam para os riscos envolvidos em tais aparições.

Sobre balões livres não tripulados analise as afirmativas a seguir e assinale a opção correta.

a) Os balões livres não tripulados são classificados por suas dimensões: pequenos (ou mínimos), médios ou grandes (pesados). **FALSO (Item 1) – leves, médios ou pesados**

b) Balões livres não tripulados pesados estarão isentos de coordenação prévia com a autoridade ATS apenas quando o voo for operado inteiramente sobre o alto-mar. **FALSO (Item 2.6) – exatamente o inverso**

c) Caso o explorador de balão livre não tripulado obtenha autorização da autoridade competente para realizar voo em data e horário previamente definidos, e tais horários sejam cumpridos, o uso do código SSR pelo balão não será exigido pelo Órgão ATS envolvido. **FALSO – Não há qualquer menção**

d) **Caso as condições meteorológicas de voo forem tais que a visibilidade horizontal seja menor que 8 km ou houver nuvens ou fenômenos obscurecendo mais de quatro oitavos de cobertura, o nível mínimo para o voo de balões livres não tripulados será a altitude de pressão de 60.000 pés. VERDADEIRO (Item 3.1)**

RESPOSTA CORRETA: ALTERNATIVA D)

10) **(ICA 63-12, ICA 100-37)** O Voo VASP 375 (ICAO: VSP 375) foi uma rota comercial doméstica operada pela Viação Aérea São Paulo (VASP) utilizando um Boeing 737-317 Em 29 de setembro de 1988, a aeronave decolou de Belo Horizonte com destino ao Rio de Janeiro. Durante o voo, um dos passageiros, identificado posteriormente como Raimundo Nonato Alves da Conceição, anunciou o sequestro da aeronave e ordenou aos pilotos que abandonassem a trajetória em direção ao Rio de Janeiro e seguissem para Brasília. Discretamente, o comandante acionou o código 7500, que indica interferência ilícita na aeronave. Neste momento, tomou-se conhecimento do sequestro, enquanto o voo desviava sua rota para Brasília. O objetivo do sequestrador era colidir a aeronave contra o Palácio do Planalto, sede do Gabinete do Presidente do Brasil, devido ao seu descontentamento com as ações políticas adotadas pelo então presidente José Sarney. No entanto, graças à intervenção heroica do comandante Fernando Murilo, que executou repentinas e ousadas manobras com a aeronave, atordoando e desequilibrando o sequestrador, o incidente não chegou à conclusão fatal idealizada pelo invasor da cabine.

Sobre o assunto, analise as afirmativas a seguir:

I. No momento em que se tomou conhecimento do sequestro da aeronave, o VSP 375 entrou em fase de emergência (fase de perigo - DETRESFA). **FALSO – Fase de Alerta (ALERFA) (ICA 100-37 item 9.2.5.2)**

II. Dada a gravidade do caso, o Centro de Operações de Emergência (COE) pode ativar o Gabinete de Crise (GABCRISE). **FALSO – Atribuição do CMTAER (ICA 63-12 Item 2.5.4)**

III. Espera-se que um grupo de negociadores, constituído pelo Departamento de Polícia Federal (DPF), realize o diálogo direto com o sequestrador, sendo porta-voz entre este e o Grupo de Decisão. **VERDADEIRO (ICA 63-12 Item 3.1.5)**

IV. Sabendo que o voo do VSP 375 não ocupava espaço aéreo RVSM, espera-se que o comandante, se possível, tenha prosseguido em um nível diferente dos níveis de cruzeiro normalmente utilizados para voos IFR em 250 pés. **FALSO – 500 pés (ICA 100-12 Anexo C Item 1.2)**

A(s) afirmativa(s) verdadeira(s) é(são):

- a) **apenas uma.**
- b) apenas duas.
- c) todas.
- d) nenhuma

RESPOSTA CORRETA: ALTERNATIVA A)