



**Concurso Público para provimento de cargos de  
Analista Superior IV  
Engenheiro de Infraestrutura Aeronáutica**

Nome do Candidato

Caderno de Prova '19', Tipo 001

Nº de Inscrição

MODELO

Nº do Caderno

MODELO1

Nº do Documento

0000000000000000

ASSINATURA DO CANDIDATO

00001-0001-0001

**P R O V A**

**Conhecimentos Básicos  
Conhecimentos Específicos  
Estudo de Caso**

## INSTRUÇÕES

- Verifique se este caderno:
  - corresponde à sua opção de cargo.
  - contém 60 questões, numeradas de 1 a 60.
  - contém as questões e espaços para o rascunho do estudo de caso.Caso contrário, reclame ao fiscal da sala um outro caderno.  
Não serão aceitas reclamações posteriores.
- Para cada questão existe apenas UMA resposta certa.
- Você deve ler cuidadosamente cada uma das questões e escolher a resposta certa.
- Essa resposta deve ser marcada na FOLHA DE RESPOSTAS que você recebeu.

## VOCÊ DEVE

- Procurar, na FOLHA DE RESPOSTAS, o número da questão que você está respondendo.
- Verificar no caderno de prova qual a letra (A,B,C,D,E) da resposta que você escolheu.
- Marcar essa letra na FOLHA DE RESPOSTAS, conforme o exemplo: (A) ● (C) (D) (E)
- Ler o que se pede na Prova de Estudo de Caso e utilizar, caso julgue necessário, os espaços para rascunho.

## ATENÇÃO

- Marque as respostas primeiro a lápis e depois cubra com caneta esferográfica de tinta preta.
- Marque apenas uma letra para cada questão, mais de uma letra assinalada implicará anulação dessa questão.
- Responda a todas as questões.
- Não será permitida qualquer espécie de consulta, nem o uso de máquina calculadora.
- Você deverá escrever as respostas do Estudo de Caso, a tinta, no Caderno de Respostas. Os rascunhos não serão considerados em nenhuma hipótese.
- Você terá o total de 5 horas para responder a todas as questões, preencher a Folha de Respostas e fazer a Prova de Estudo de Caso (rascunho e Caderno de Respostas).
- Ao término da prova devolva este caderno de prova ao aplicador, juntamente com sua Folha de Respostas e o Caderno de Respostas do Estudo de Caso.
- Proibida a divulgação ou impressão parcial ou total da presente prova. Direitos Reservados.



## CONHECIMENTOS BÁSICOS

## Português

**Atenção:** As questões de números 1 a 3 referem-se ao texto abaixo.

Primeiras estórias é, certamente, o melhor livro para começar a entender Guimarães Rosa. Com uma variedade de temas e situações onde se encontram exemplares de vários tipos de conto – do fantástico ao anedótico, passando pelo psicológico, o autobiográfico e o satírico – Guimarães Rosa mantém seu estilo próprio com uma estrutura mais assimilável pelo leitor, em consequência do próprio gênero conto. O tratamento que é dado aos temas também é diversificado: ora patético, ora jocoso, ora sarcástico, lírico, erudito e popular.

A maioria dos contos desenrola-se numa região não especificada, mas reconhecível como a das obras anteriores, embora seu cenário seja apenas esboçado. E isso porque, como há um estilo Guimarães Rosa, há também um mundo, um universo Guimarães Rosa perfeitamente identificável, no sentido de que sua obra criou um âmbito próprio, um espaço geográfico e temporal que não se demarca por latitudes e longitudes, nem pelo calendário. É o espaço que circunscreve seus míticos personagens, e tão amplo como aquele outro, o mundo real, de cujos habitantes esses personagens são outras tantas facetas.

(Adaptado do texto de apresentação de **Primeiras estórias**, de Guimarães Rosa, retirado da quarta capa da 26ª edição – Ed. Nova Fronteira)

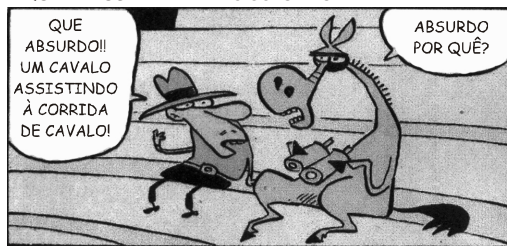
1. De acordo com o texto, é correto afirmar:
- (A) Ao qualificar de *míticos* os personagens do livro, o autor sugere não terem eles qualquer vínculo com as pessoas que de fato existem.
  - (B) **Primeiras estórias** é considerado pelo autor do texto como o melhor dos livros publicados por Guimarães Rosa.
  - (C) A diversidade presente em **Primeiras estórias** não se restringe à temática, mas se estende à composição dos próprios contos.
  - (D) Ainda que não tragam uma precisa demarcação geográfica – *latitudes e longitudes* –, todos os contos do livro se passam em torno da cidade onde nasceu Guimarães Rosa.
  - (E) A linguagem de **Primeiras estórias** é mais intrínca da do que aquela utilizada nos outros livros de Guimarães Rosa.

2. A substituição do elemento grifado pelo pronome correspondente, com os necessários ajustes, foi realizada de modo INCORRETO em:
- (A) *O tratamento que é dado aos temas* = O tratamento que lhes é dado.
  - (B) *que circunscreve seus míticos personagens* = que os circunscreve.
  - (C) *para começar a entender Guimarães Rosa* = para começar a entendê-lo.
  - (D) *sua obra criou um âmbito próprio* = sua obra criou-o.
  - (E) *Guimarães Rosa mantém seu estilo próprio* = Guimarães Rosa lhe mantém.
3. O verbo empregado pelo autor do texto no singular e que poderia igualmente ter sido empregado no plural, mantidos o sentido e a correção da frase, está em:
- (A) ... *um espaço geográfico e temporal que não se demarca por latitudes e longitudes* ...
  - (B) *A maioria dos contos desenrola-se numa região não especificada* ...
  - (C) ... *sua obra criou um âmbito próprio, um espaço geográfico e temporal* ...
  - (D) ... *espaço que circunscreve seus míticos personagens* ...
  - (E) ... *há também um mundo, um universo Guimarães Rosa* ...
4. Leia o texto abaixo e as afirmações I, II e III feitas em seguida.
- Panorama** é o nome dado, grosso modo, a qualquer vista abrangente de um espaço físico, ou seja, é uma ampla vista geral de uma paisagem, território, cidade ou de parte destes elementos, normalmente vistos de um ponto elevado ou relativamente distante.
- A palavra foi originalmente cunhada na segunda metade do século XVIII pelo pintor irlandês Robert Barker para descrever suas pinturas "panorâmicas" de Edimburgo. O vocábulo é formado por dois termos do grego antigo – *pan*, que significa "total", e *orama*, que significa "vista".
- (Adaptado de <http://pt.wikipedia.org/wiki/Panorama>, acessado em 09/03/2011)
- I. A expressão *grosso modo* equivale a **de modo genérico**.
  - II. O segmento *originalmente cunhada* poderia ser substituído, preservando-se o sentido e a correção, por **gravada de modo original**.
  - III. Em *normalmente vistos de um ponto elevado ou relativamente distante*, a utilização do termo *normalmente* indica serem os pontos de observação mencionados os únicos que permitem caracterizar uma imagem como **panorâmica**.
- Tendo como base o texto acima, está correto o que consta em
- (A) I, somente.
  - (B) I e II, somente.
  - (C) II e III, somente.
  - (D) III, somente.
  - (E) I, II e III.



5. Leia os quadrinhos da tirinha abaixo.

NÍQUEL NÁUSEA FERNANDO GONSALES



(Folha de S.Paulo, ilustrada, 24.03.2011, p. E13)

É correto afirmar que o humor da tira provém principalmente

- do fato de o cavalo concordar com a observação do homem de chapéu de que *um cavalo assistindo à corrida de cavalo* é mesmo um absurdo.
- do uso equivocado da palavra *absurdo*, pois o leitor sabe que não há nada de inusitado ou incomum no envolvimento com o trabalho de quem *está de férias*.
- da posição dos dois personagens, que conversam sobre a corrida de cavalos, mas estão voltados de costas para ela, o que só é revelado no último quadrinho.
- da quebra das expectativas do leitor ao dar-se conta, no último quadrinho, de que o *absurdo* aludido no primeiro tem sentido diverso do imaginado.
- do jogo de palavras que se estabelece entre o *absurdo* referido no primeiro quadrinho e a última frase dita pelo cavalo, no último – *Faz sentido!*

6. Analise as frases abaixo do ponto de vista da redação.

- A Gestão por Competências, alternativa aos modelos gerenciais tradicionalmente utilizados pelas organizações, propõem-se a orientar esforços para planejar, captar, desenvolver e avaliar, nos diferentes níveis da organização, as competências necessárias à consecussão de seus objetivos.
- A proposta da Gestão por Competências é compreender quais são as competências organizacionais críticas para o sucesso empresarial, desdobrá-las em termos de competências profissionais e desenvolvê-las junto ao quadro de funcionários internos.
- Na Gestão por Competências, direcionam-se as ações prioritariamente para o gerenciamento da lacuna de competências eventualmente existente na organização ou equipe, procurando suprimi-la ou minimizá-la.
- Minimizar eventuais lacunas de competências significam orientar e estimular os profissionais a eliminar as discrepâncias entre o que eles são capazes de fazer e o que a organização espera que eles façam.

(Adaptado de "Gestão por competências", [http://pt.wikipedia.org/wiki/Gest%C3%A3o\\_por\\_compet%C3%A2ncias](http://pt.wikipedia.org/wiki/Gest%C3%A3o_por_compet%C3%A2ncias), acessado em 01/04/2011)

Estão redigidas de acordo com a norma culta APENAS as frases

- I e III.
- II e III.
- I e IV.
- I, II e IV.
- II, III e IV.

Atenção: As questões de números 7 e 8 referem-se ao texto abaixo.

**Electra II\***

(...)

*Electra II é  
para mim  
ponte-aérea  
Rio-S. Paulo  
é cartão  
de embarque  
na mão e vento  
nos cabelos  
é  
subir a escada  
e voar*

*Electra II*

*para mim  
é a cidade  
do alto a ponte  
e a salgada  
baía  
e a Ilha  
Fiscal  
antes de pousar*

(...)

*Natural pois  
encontrá-lo  
no aeroporto  
Santos Dumont*

*mas nunca  
na rua Paula Matos  
ainda que  
acima da minha  
cabeça (e  
das casas)  
espiando  
entre os ramos*

*como se me buscase  
pela cidade*

(...)

\* O mais famoso avião a operar, durante muitos anos, a ponte aérea Rio-São Paulo.

**Ferreira Gullar**

(Muitas vozes. 2.ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1999, p. 4-8)

7. Os segmentos *Natural pois* e *mas nunca* aludem, respectivamente,

- ao que é próprio da natureza e ao que é artificial.
- à Ilha Fiscal e ao *Electra II*.
- ao acidental ou episódico e ao acontecimento previsto, rotineiro.
- ao previsto ou esperado e à súbita e inesperada aparição.
- à ponte aérea Rio-S. Paulo e ao aeroporto Santos Dumont.



8. Considere os versos abaixo.

*Natural pois  
encontrá-lo  
no aeroporto  
Santos Dumont...*

*mas nunca  
na rua Paula Matos  
ainda que  
acima da minha  
cabeça (e  
das casas)  
espiando  
entre os ramos*

*como se me buscasse  
pela cidade*

Reorganizados num único período em prosa, apresenta pontuação inteiramente adequada:

- (A) Natural, pois encontrá-lo no aeroporto Santos Dumont, mas, nunca na rua Paula Matos, ainda que acima da minha cabeça (e das casas): espiando, entre os ramos como se me buscasse pela cidade.
- (B) Natural pois, encontrá-lo no aeroporto Santos Dumont, mas nunca na rua Paula Matos, ainda que acima da minha cabeça (e das casas) espiando, entre os ramos como se me buscasse pela cidade.
- (C) Natural, pois, encontrá-lo no aeroporto Santos Dumont, mas nunca na rua Paula Matos, ainda que acima da minha cabeça (e das casas), espiando entre os ramos como se me buscasse pela cidade.
- (D) Natural, pois, encontrá-lo no aeroporto Santos Dumont mas, nunca na rua Paula Matos ainda que, acima da minha cabeça (e das casas), espiando entre os ramos: como se me buscasse pela cidade.
- (E) Natural pois, encontrá-lo no aeroporto Santos Dumont, mas nunca, na rua Paula Matos, ainda que acima da minha cabeça (e das casas), espiando entre os ramos como se me buscasse – pela cidade.

**Atenção:** As questões de números 9 a 12 referem-se ao texto abaixo.

*Ingres é o mais contraditório dos pintores. Defendia valores eternos, imutáveis e, num certo sentido, retrógrados. Mas, de maneira involuntária, perverteu os princípios clássicos que proclamava e foi essencial para artistas da modernidade, como Picasso ou Matisse. Quando houve, em 1911, uma exposição de Ingres em Paris, Degas prestou-lhe uma homenagem única: já velho e cego, foi, ainda assim, para pelo menos passar a mão sobre a superfície das telas do grande mestre.*

*Ingres concedia tanta intensidade formal ao estampado de um vestido, a um leque ou a um vaso, quanto aos braços, às espáduas, aos rostos. Nessa ausência de hierarquia, nesse universo de eternidades estáticas e objetivadas, instala-se o desconforto para o olhar. Não há pintor tão enigmático quanto esse mestre, que se queria conservador, claro e clássico.*

(Adaptado de Jorge Coli. **Ponto de Fuga, Um estranho mestre.** São Paulo, Perspectiva, 2004, p. 189)

9. ... se queria conservador, claro e clássico. (2º parágrafo)

Com a afirmativa acima, o autor

- (A) explica a razão por que nas obras de Ingres há excesso de *intensidade formal*, tendendo para o *bizarro*.
- (B) reitera a observação feita anteriormente de que Ingres era adepto de *valores eternos, imutáveis*, que, no entanto, não se refletiam em suas obras.
- (C) ironiza preceitos difundidos por escolas de Belas Artes do passado, que tolhiam a criatividade de artistas que cultivavam um relativo *desconforto para o olhar*.
- (D) indica as principais qualidades formais da obra de Ingres, que, opondo-se aos modernistas, criava em suas obras um *universo de eternidades estáticas*.
- (E) esclarece o fato de Ingres ter sido apenas tardiamente consagrado e reconhecido como *grande mestre* por artistas como Picasso e Matisse.

10. ... os princípios clássicos que proclamava ...

O verbo que se encontra flexionado nos mesmos tempo e modo que o da frase acima está em:

- (A) *Não há pintor tão enigmático ...*
- (B) *... foi essencial para artistas ...*
- (C) *Defendia valores eternos ...*
- (D) *... pelo menos passar a mão sobre ...*
- (E) *Quando houve, em 1911 ...*

11. *Ingres concedia tanta intensidade formal ao estampado de um vestido ...*

O verbo que exige o mesmo tipo de complemento que o da frase acima se encontra em:

- (A) *Degas prestou-lhe uma homenagem única ...*
- (B) *Ingres é o mais contraditório dos pintores.*
- (C) *... já velho e cego, foi, ainda assim ...*
- (D) *... perverteu os princípios clássicos ...*
- (E) *Defendia valores eternos, imutáveis ...*

12. Diferentemente de outros pintores impressionistas de sua época, que, no entanto respeitava imensamente, Degas dedicou-se ..... estudar os efeitos que a luz artificial, em oposição ..... natural, impunha ..... cenas que retratava.

Preenchem corretamente as lacunas da frase acima, na ordem dada:

- (A) a - a - às
- (B) a - à - às
- (C) à - a - as
- (D) à - à - as
- (E) a - à - as



**Atenção:** As questões de números 13 a 15 referem-se ao texto abaixo.

*O modo de ser da personagem Ricardo II, da peça A tragédia do rei Ricardo II, de William Shakespeare, parece elaborado para ilustrar a oscilação entre a pessoa e a sua função política. Em Ricardo a divisão interior é consubstancial, isto é, algo inerente ao seu modo de ser, podendo representar com maior clareza a dicotomia entre o eu e o outro, pressuposta na estrutura do mando. Quando alguém assume papel político, incorpora esse outro, que é quem precisa dos critérios de legitimação do mando. Mandar é tê-lo em si; quando ele se anula o sujeito fica reduzido à condição comum. Ao mesmo tempo arrogante e humilhado, Ricardo alterna a prepotência com a submissão e passa da confiança cega ao desalento, a ponto de abdicar antes que a abdicação lhe seja imposta. O processo se resolve na cena da abdicação, porque a dualidade da face e do seu reflexo é desfeita pela destruição do espelho. O homem absorveu o rei, como antes o rei absorvera o homem.*

(Adaptado de Antonio Candido. "A culpa dos reis: mando e transgressão no Ricardo II". **Ética**. São Paulo, Companhia das Letras, 1992, p. 98)

13. Depreende-se da análise de Antonio Candido da peça de Shakespeare que o *eu* e o *outro* mencionados são, respectivamente, o

- (A) rei que é deposto de seu trono e o rei que é alçado ao poder.
- (B) sujeito que detém a autoridade e o mando, e o sujeito submisso que obedece àquele.
- (C) monarca autoritário e prepotente, e aquele que é fraco e submisso aos súditos.
- (D) homem equilibrado e seguro, e o sujeito deprimido e entregue às circunstâncias adversas.
- (E) homem dotado de humanidade e o sujeito revestido da autoridade decorrente de sua posição.

14. ... *como antes o rei absorvera o homem.*

Passando-se a frase acima para a voz passiva, a forma verbal resultante será:

- (A) seria absorvido.
- (B) é absorvido.
- (C) absorveu-se.
- (D) fora absorvido.
- (E) havia de absorver.

15. Considere as frases abaixo, construídas com palavras retiradas do texto (grafadas em negrito). A frase cuja redação está inteiramente de acordo com a norma culta é:

- (A) Alguns acreditam que com o advento da chamada globalização o mundo foi **reduzido** entre uma pequena aldeia.
- (B) É notável a **submissão** de certos animais acerca do dono.
- (C) Não se pode afirmar que não haja **legitimação** sobre regras morais na sociedade contemporânea.
- (D) Parece razoável propor que em todas as áreas do conhecimento há certa **dicotomia** à teoria e prática.
- (E) Alguns críticos acreditam que a sensibilidade é **inerente** nos grandes artistas.

### Legislação

16. De acordo com a Lei nº 8.666/1993, a declaração de nulidade do contrato administrativo

- (A) não desconstitui qualquer efeito jurídico já produzido, tendo em vista que estes já são considerados atos jurídicos perfeitos.
- (B) opera retroativamente, impedindo os efeitos jurídicos que ele, ordinariamente, deveria produzir, mas não desconstitui os já produzidos nos 180 dias anteriores.
- (C) não opera retroativamente, uma vez que os efeitos jurídicos ordinários já foram produzidos.
- (D) opera retroativamente, impedindo os efeitos jurídicos que ele, ordinariamente, deveria produzir, além de desconstituir os já produzidos.
- (E) opera retroativamente, impedindo os efeitos jurídicos que ele, ordinariamente, deveria produzir até o limite de 24 meses, mas não desconstitui os já produzidos.

17. De acordo com a Lei nº 8.666/1993, a licitação, na modalidade Convite,

- (A) terá no mínimo três participantes escolhidos e convidados pela unidade administrativa dentre interessados, cadastrados ou não.
- (B) ocorre entre interessados devidamente cadastrados ou que atenderem a todas as condições exigidas para cadastramento até o terceiro dia anterior à data do recebimento das propostas, observada a necessária qualificação.
- (C) poderá ter o convite estendido a participantes cadastrados ou não que manifestarem seu interesse com antecedência de até doze horas da apresentação das propostas.
- (D) terá no mínimo cinco participantes escolhidos e convidados pela unidade administrativa dentre interessados, cadastrados ou não.
- (E) ocorre entre quaisquer interessados que, na fase inicial de habilitação preliminar, comprovem possuir os requisitos mínimos de qualificação exigidos no edital para execução de seu objeto.

18. Mario, comandante de aeronave, recebeu de órgão controlador de voo ordem para pousar. Posteriormente, ficou comprovado que a autoridade aeronáutica excedeu suas atribuições e, sem motivos relevantes, expediu esta ordem. Neste caso, a autoridade aeronáutica que expediu a ordem de pouso está sujeita à penalidade de

- (A) advertência escrita e multa administrativa.
- (B) suspensão por prazo que variará de 15 a 60 dias, conversíveis em multa.
- (C) suspensão por prazo que variará de 60 a 120 dias, conversíveis em multa.
- (D) advertência escrita, somente.
- (E) suspensão por prazo que variará de 30 a 90 dias, conversíveis em multa.



19. Considere as seguintes assertivas a respeito da entrada e saída do Espaço Aéreo Brasileiro:
- I. Toda aeronave proveniente do exterior fará, respectivamente, o primeiro pouso ou a última decolagem em aeroporto internacional.
  - II. A lista de aeroportos internacionais será publicada pela autoridade aeronáutica, sendo que suas denominações poderão ser modificadas mediante lei estadual, quando houver necessidade técnica dessa alteração.
  - III. Os aeroportos situados na linha fronteira do território brasileiro não poderão ser autorizados a atender ao tráfego regional, entre os países limítrofes, com serviços de infraestrutura aeronáutica comuns.
  - IV. As aeronaves brasileiras poderão ser autorizadas a utilizar aeroportos situados em países vizinhos, na linha fronteira ao Território Nacional, com serviços de infraestrutura aeronáutica comuns ou compartilhados.
- De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica, está correto o que consta APENAS em
- (A) I e IV.
  - (B) I, II e III.
  - (C) I e III.
  - (D) I, II e IV.
  - (E) II e IV.
20. De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica, os aeródromos
- (A) públicos e privados serão abertos ao tráfego através de autorização administrativa do Ministro da Defesa.
  - (B) civis poderão ser utilizados por aeronaves militares, mas os aeródromos militares não poderão ser utilizados por aeronaves civis, por expressa vedação legal.
  - (C) públicos poderão ser construídos, mantidos e explorados por concessão ou autorização.
  - (D) privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, permitida a exploração comercial.
  - (E) públicos, enquanto mantida a sua destinação específica pela União, constituem universidades e patrimônios autônomos, dependentes do titular do domínio dos imóveis onde estão situados.
21. O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromos, o Plano Básico de Zoneamento de Ruído, o Plano de Zona de Proteção de Helipontos e os Planos de Zona de Proteção e Auxílios à Navegação Aérea serão aprovados por ato do
- (A) Ministro da Justiça.
  - (B) Ministro da Defesa.
  - (C) Presidente da República.
  - (D) Ministro da Aeronáutica.
  - (E) Ministro do Planejamento, Orçamento e Gestão.
22. O contrato de arrendamento de aeronave deverá ser feito por instrumento
- (A) público obrigatório, com a assinatura de uma testemunha, e inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.
  - (B) público obrigatório, com a assinatura de três testemunhas, e inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.
  - (C) público ou particular, com a assinatura de duas testemunhas, e registrado no Cartório de Títulos e Documentos competente.
  - (D) público obrigatório, com a assinatura de duas testemunhas, facultado o seu Registro Aeronáutico Brasileiro.
  - (E) público ou particular, com a assinatura de duas testemunhas, e inscrito no Registro Aeronáutico Brasileiro.
23. A natureza de autarquia especial conferida à Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC é caracterizada, dentre outras, pelas seguintes particularidades:
- (A) dirigentes sem mandato fixo e independência administrativa.
  - (B) dependência financeira e dirigentes com mandato fixo.
  - (C) subordinação hierárquica e autonomia financeira.
  - (D) independência administrativa e ausência de subordinação hierárquica.
  - (E) subordinação hierárquica e dependência financeira.
24. NÃO constitui competência da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC:
- (A) negociar, realizar intercâmbio e articular-se com autoridades aeronáuticas estrangeiras, para validação recíproca de atividades relativas ao sistema de segurança de voo, inclusive quando envolvam certificação de produtos aeronáuticos, de empresas prestadoras de serviços e fabricantes de produtos aeronáuticos, para a aviação civil.
  - (B) representar o País junto aos organismos internacionais de aviação civil, inclusive nos assuntos relativos ao sistema de controle do espaço aéreo e ao sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.
  - (C) proceder à homologação e emitir certificados, atestados, aprovações e autorizações, relativos às atividades de competência do sistema de segurança de voo da aviação civil, bem como licenças de tripulantes e certificados de habilitação técnica e de capacidade física e mental, observados os padrões e normas por ela estabelecidos.
  - (D) deliberar, na esfera administrativa, quanto à interpretação da legislação, sobre serviços aéreos e de infraestrutura aeronáutica e aeroportuária, inclusive casos omissos, quando não houver orientação normativa da Advocacia-Geral da União.
  - (E) firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades governamentais, nacionais ou estrangeiros, tendo em vista a descentralização e fiscalização eficiente dos setores de aviação civil e infraestrutura aeronáutica e aeroportuária.



25. João, servidor público civil do Poder Executivo Federal, retirou da repartição pública, sem estar legalmente autorizado, documento pertencente ao patrimônio público. Já Maria, também servidora pública civil do Poder Executivo Federal, deixou de utilizar avanços técnicos e científicos do seu conhecimento para atendimento do seu mister. Sobre os fatos narrados, é correto afirmar que
- (A) nenhuma das condutas narradas constitui vedação prevista no Código de Ética Profissional do Servidor Público Civil do Poder Executivo Federal.
- (B) apenas João cometeu conduta vedada pelo Código de Ética Profissional do Servidor Público Civil do Poder Executivo Federal.
- (C) apenas Maria cometeu conduta vedada pelo Código de Ética Profissional do Servidor Público Civil do Poder Executivo Federal.
- (D) ambos praticaram condutas vedadas pelo Código de Ética Profissional do Servidor Público Civil do Poder Executivo Federal.
- (E) João e Maria não estão sujeitos a Código de Ética; portanto, suas condutas, ainda que eventualmente irregulares, deverão ser apreciadas na seara própria.
- 
26. No que concerne aos serviços aéreos,
- (A) as concessões ou autorizações para os serviços aéreos públicos serão regulamentadas pelo Poder Legislativo, através de sua competência exclusiva, e somente poderão ser cedidas ou transferidas mediante anuência da autoridade competente.
- (B) os serviços aéreos privados são os realizados, com remuneração, em benefício do próprio operador, compreendendo, dentre outras, as atividades aéreas de recreio ou desportivas.
- (C) os proprietários ou operadores de aeronaves destinadas a serviços aéreos privados, sem fins comerciais, necessitam de autorização para suas atividades aéreas, fornecida após recebimento das informações prévias sobre voo planejado.
- (D) a exploração de serviços aéreos públicos dependerá sempre da prévia concessão, quando se tratar de transporte aéreo não regular, ou de autorização no caso de transporte aéreo regular.
- (E) o transporte aéreo de mala postal poderá ser feito, com igualdade de tratamento, por todas as empresas de transporte aéreo regular, em suas linhas, atendendo às conveniências de horário, ou mediante fretamento especial.
- 
27. Nos termos do Código Brasileiro de Aeronáutica, o explorador da aeronave responde pelos danos a terceiros na superfície, causados, diretamente, por aeronave em voo. Considere hipótese específica em que quem pilotava a aeronave, causadora dos danos a terceiros na superfície, era o preposto do explorador, inexistindo qualquer causa legal excludente de responsabilidade. Acerca do fato narrado,
- (A) responderá pelos danos o explorador.
- (B) trata-se de hipótese de responsabilidade subsidiária, isto é, o explorador somente responderá caso os danos não possam ser ressarcidos pelo preposto.
- (C) responderá pelos danos o preposto, não havendo qualquer responsabilidade por parte do explorador.
- (D) o explorador e o preposto responderão em igualdade de condições, isto é, cada um arcará com metade dos prejuízos causados.
- (E) trata-se de hipótese em que inexistente qualquer responsabilidade pelos danos causados.
- 
28. O atraso injustificado na execução do contrato administrativo sujeitará o contratado à multa de mora, na forma prevista no instrumento convocatório ou no contrato. Referida multa
- (A) pode ser descontada de pagamentos eventualmente devidos pela Administração Pública ao contratado.
- (B) não corresponde à sanção administrativa prevista na Lei nº 8.666/1993.
- (C) impede que a Administração Pública aplique outras sanções previstas na Lei nº 8.666/1993.
- (D) não pode ser superior ao valor da garantia prestada pelo contratado.
- (E) não pode, em qualquer caso, ser cobrada judicialmente.
- 
29. O pregão, previsto na Lei nº 10.520/2002,
- (A) não poderá ser adotado para a aquisição de bens e serviços comuns.
- (B) corresponde à modalidade de licitação em que a disputa não poderá ser feita por meio de propostas e lances em sessão pública.
- (C) poderá ser realizado por meio da utilização de recursos de tecnologia de informação, nos termos de regulamentação específica.
- (D) corresponde à modalidade de licitação destinada apenas à União Federal.
- (E) trata de modalidade licitatória em que não são aplicáveis, subsidiariamente, as normas da Lei nº 8.666/1993, dada a especificidade da disciplina legal que lhe é aplicável.
- 
30. O Comandante de Aeronave
- (A) não tem seu nome constante do Diário de Bordo.
- (B) poderá, sob sua responsabilidade, adiar ou suspender a partida da aeronave, quando julgar indispensável à segurança do voo.
- (C) poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que se relacionem com a segurança do voo.
- (D) não é responsável pela guarda de bagagens despachadas, ainda que lhe sejam asseguradas pelo proprietário ou explorador condições de verificar a quantidade e estado das mesmas.
- (E) é responsável pela segurança da aeronave, porém não pela operação da mesma.

**CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS**

31. Analise:

- I. A envergadura de uma aeronave é um fator importante de planejamento para a infraestrutura aeroportuária.
- II. Pode-se afirmar que um balão de ar quente tripulado é uma aeronave, apesar de não ter sua sustentação baseada na diferença de pressão decorrente do escoamento do ar (vento relativo) sobre suas superfícies.
- III. A diferença entre superfície aerodinâmica e o aerofólio é que este último gera somente sustentação ao ser submetido a um escoamento de ar (vento relativo).

Considerando V (Verdadeiro) e F (Falso), os itens I, II e III são, respectivamente:

- (A) V; F; V.
- (B) F; F; V.
- (C) V; V; V.
- (D) F; V; F.
- (E) V; V; F.

32. Uma aeronave decola do Aeroporto Charles de Gaulle da cidade de Paris, na França, com destino ao Aeroporto Internacional de Guarulhos – Governador André Franco Montoro, localizado na cidade de Guarulhos, São Paulo – Brasil, para realizar um voo de transporte aéreo regular. Partindo-se da premissa que, para realizar esta jornada, a aeronave deve atender aos requisitos operacionais e de certificação condizentes com a travessia do Oceano Atlântico, é correto afirmar:

- (A) O consumo de combustível da aeronave durante o voo independe do peso transportado.
- (B) Sendo uma aeronave de trem de pouso triciclo, a técnica de pouso correta, a ser utilizada quando da chegada ao destino, é a do “pouso de três pontos”.
- (C) Durante o voo sobre o Oceano Atlântico, pode-se afirmar que a pressão atmosférica influencia diretamente no consumo de combustível, visto que as aeronaves que realizam esta travessia são dotadas de motores à reação.
- (D) Caso haja necessidade de realização de um procedimento de *holding* em um ponto da rota, a velocidade a ser utilizada deve ser a que permita à aeronave obter um maior alcance (percorrer a maior distância) em relação ao terreno.
- (E) No que se refere às operações de pouso e decolagem, a elevação das duas pistas em relação ao nível do mar (Charles de Gaulle – 392ft e Guarulhos – 2.459ft) não demanda atenção especial em relação ao desempenho da aeronave durante o planejamento do voo.

33. Com relação ao conceito de “aeronavegabilidade” contido no Código Brasileiro de Aeronáutica, é correto afirmar que

- (A) refere-se à capacidade que uma aeronave possui de voar.
- (B) é a condição de voo atestada pela sua certificação na fábrica, não considerando os componentes integrantes do projeto.
- (C) aeronaves experimentais somente serão “aeronavegáveis” se possuírem um processo de fabricação homologado pela Autoridade Aeronáutica.
- (D) dispõe de legislação específica, onde está estabelecido que deve ser atribuição da autoridade aeronáutica de cada Estado a responsabilidade pela sua fiscalização.
- (E) somente é aplicado por ocasião da fabricação da aeronave/emissão do certificado pela Autoridade Aeronáutica, não estando relacionado à necessidade de manutenção da mesma.

34. As aeronaves modernas estão equipadas com diversos sistemas (aviônicos) que possibilitam a condução dos voos com maior precisão de aeronavegabilidade. Em relação a esses sistemas, é correto afirmar:

- (A) O *Global Positioning System* (GPS) é um equipamento que substitui os equipamentos de aproximação e pouso por Instrumentos.
- (B) O piloto automático possui capacidade autônoma de gerenciamento do voo, ou seja, seu funcionamento independe de outros sistemas de navegação embarcados na aeronave.
- (C) A finalidade do equipamento *Flight Management System* (FMS) é monitorar todos os parâmetros de funcionamento dos sistemas motopropulsores, elétricos e hidráulicos das aeronaves.
- (D) Equipamentos embarcados, como o ADF e o VOR, terão sua utilização reduzida com o passar dos anos, tendo em vista as novas capacidades de navegação propostas pelo conceito CNS-ATM.
- (E) O *Airborne Collision Avoidance System* (ACAS) permite que as aeronaves possam manter a separação entre si durante o voo, diminuindo o ônus da prestação do Controle de Tráfego Aéreo.

35. Com relação ao Sistema de Aviação Civil Brasileiro, é correto afirmar:

- (A) A ANAC representa a figura principal do sistema, com foco centrado nas áreas relacionadas com o Controle do Espaço Aéreo e Infraestrutura Aeroportuária.
- (B) Durante a existência do Ministério da Aeronáutica, o Departamento de Aviação Civil (DAC) foi o órgão responsável pelo gerenciamento do Sistema de Aviação Civil.
- (C) A Secretaria de Aviação Civil tem por objetivo conciliar os interesses do Ministério da Defesa e do Ministério dos Transportes no trato de assuntos relacionados com a aviação civil.
- (D) Seu órgão central é o Ministério da Defesa e suas competências multidisciplinares são desenvolvidas através da Agência Nacional de Aviação Civil e da Secretaria de Aviação Civil.
- (E) O Sistema de Aviação Civil Brasileiro é composto por diversas áreas específicas de atuação, destacando-se entre elas o Registro Aeronáutico Brasileiro, o Sistema de Controle do Espaço Aéreo Brasileiro e o Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.





36. Analise:

- I. O "Transporte Aéreo Regional" deve obedecer aos mesmos princípios regulamentares que norteiam as demais empresas aéreas que não operam com esta característica.
- II. O "Transporte Aéreo Regional" pode ser definido em função da densidade de tráfego, dos aeroportos utilizados, pelo faturamento da empresa aérea e pela capacidade das aeronaves utilizadas.
- III. Tendo em vista sua importância no contexto econômico do país, a regulamentação do voo regular de transporte de carga é tratada em documentação específica, diferenciando-se a sua forma de regulamentação das demais modalidades de voo.

Considerando V (Verdadeiro) e F (Falso), os itens I, II e III são, respectivamente:

- (A) F; F; V.
- (B) V; F; V.
- (C) V; V; F.
- (D) V; V; V.
- (E) F; V; F.

37. Com relação à Aviação Geral, é correto afirmar que:

- (A) Esta aviação somente engloba a aviação executiva e de aerodesporto.
- (B) Sua definição é excludente, ou seja, é composta por toda aviação civil, retirando-se as aeronaves de linhas aéreas.
- (C) Não possui significativa importância econômica para o segmento aeronáutico.
- (D) Não possui problemas relacionados à infraestrutura aeroportuária, visto que suas aeronaves são de pequeno porte.
- (E) Pode-se dizer que o seu valor como modal (transporte de passageiros e carga) é desprezível no âmbito da aviação civil.

38. Visando garantir a segurança para as operações visuais noturnas em um aeroporto, além da iluminação das pistas de pouso, é obrigatório que estejam disponíveis os tipos de balizamento:

- (A) ALS e luzes de pátio de estacionamento.
- (B) Luzes de aproximação visual e farol de aeródromo.
- (C) Luzes de pátio de estacionamento e farol de aeródromo.
- (D) Luzes de pistas de táxi e farol de aeródromo, desde que o aeroporto possua um órgão de prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo em operação.
- (E) Luzes de pistas de táxi e luzes de pátio de estacionamento, desde que o aeroporto possua um órgão de prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo em operação.

39. Analise:

- I. Dentre outros, a demanda pelo transporte aéreo é condicionada por fatores econômicos do país e por fatores relacionados à infraestrutura aeroportuária.
- II. A avaliação do nível dos serviços prestados é utilizada para realizar a classificação de determinado aeroporto em relação ao "volume de passageiros" versus "capacidade aeroportuária".
- III. Para fins de realização de um estudo de demanda, devemos levar em consideração áreas de captação ou de influência de um ou mais aeroportos em atendimento a uma região principal ou metrópole.

Considerando V (Verdadeiro) e F (Falso), os itens I, II e III são, respectivamente:

- (A) V; F; V.
- (B) V; V; V.
- (C) F; V; F.
- (D) V; V; F.
- (E) F; F; V.

40. Por ser dependente de diversos outros sistemas, o segmento do Transporte Aéreo possui relação direta de causa-efeito com as oscilações do cotidiano econômico e político do país, ou seja, algumas variações de cenário podem ocasionar mudanças significativas na execução de seu planejamento.

Nesse contexto, uma das premissas a serem consideradas na elaboração de um planejamento aeroportuário deve ser:

- (A) Não devem ser levadas em consideração as expectativas de crescimento econômico do país e da região, por não serem dados concretos.
- (B) O planejamento de um terminal de passageiros deve ser proporcional à expectativa de sua utilização pela população, levando-se em consideração os costumes e hábitos da localidade.
- (C) A regulamentação deve ser utilizada para dar base, mas nunca para fundamentar o planejamento, visto que seus aspectos podem ser alterados ao longo dos anos, o que tornaria o projeto desatualizado.
- (D) Havendo indefinição das normas no trato de impasses em relação a diferentes interesses, deve-se direcionar a interpretação para a melhor forma que atenda aos interesses da administração e do planejamento.
- (E) A diminuição dos serviços de apoio aos passageiros nos terminais de embarque e desembarque, tais como restaurantes e serviço de táxi, influencia diretamente no interesse de utilização do aeroporto pelas empresas aéreas.

41. As atividades, dentre as dispostas na alternativas abaixo, que estão relacionadas somente com a prestação dos serviços de tráfego na área de jurisdição de um sítio aeroportuário são:

- (A) Serviço de Comissaria e Serviço de Rampa.
- (B) Serviço de Controle de Aeródromo e Serviço de Rampa.
- (C) Serviço de Informação Aeronáutica e Serviço de *Check-in*.
- (D) Serviço de Rampa, Serviço de Comissaria e Serviço de *Check-in*.
- (E) Serviço de Informação de Voo e Serviço de Informação Aeronáutica.



42. A definição da infraestrutura necessária para dar suporte aos Serviços de Navegação Aérea leva em consideração os limites laterais e verticais do espaço aéreo sob a responsabilidade de cada Estado. Conforme estabelecido por meio de Acordo Regional de Navegação Aérea, a área de jurisdição brasileira para dar suporte a esses serviços está limitada
- (A) pela linha do litoral brasileiro.
  - (B) pelo meridiano 10° Oeste (W).
  - (C) pelo limite das águas territoriais.
  - (D) pelo contorno da Plataforma Continental.
  - (E) pela linha do litoral brasileiro e território de Fernando de Noronha.

43. A pista de pouso e decolagem de um aeródromo é identificada por um conjunto de caracteres pintados nas respectivas cabeceiras e servem para fornecer a orientação do sentido das operações para pouso e decolagem. Considerando os dados da tabela abaixo, os designadores da cabeceira 2 são:

Aeródromo	Cabeceira 1	Cabeceira 2
SBBR	29L	X1
SBGL	10	X2
SBGL	33	X3

- (A) X1 = 11R; X2 = 28; X3 = 15.
- (B) X1 = 29; X2 = 10; X3 = 33.
- (C) X1 = 11L; X2 = 28; X3 = 15.
- (D) X1 = 29R; X2 = 10; X3 = 33.
- (E) X1 = 29L; X2 = 10; X3 = 33.

44. Associe os equipamentos com os respectivos sistemas que compõem a infraestrutura CNS/ATM disponível para a navegação aérea:

Sistema	Equipamento
(1) Comunicação	( ) VHF
(2) Navegação	( ) ILS
(3) Vigilância	( ) ADS-B
	( ) DME
	( ) CPDLC
	( ) SSR

Na ordem dada de equipamentos, a associação correta ocorre em:

- (A) (1); (3); (2); (3); (1); (2)
- (B) (2); (2); (1); (2); (1); (3)
- (C) (1); (2); (3); (2); (1); (3)
- (D) (1); (3); (3); (2); (2); (1)
- (E) (2); (1); (3); (1); (3); (3)

45. Os diferentes tipos de sensores de vigilância utilizados no controle de tráfego aéreo são classificados de acordo com o modo de interação com os sistemas de recepção terrestres, a saber: Cooperativo (CO); Não-cooperativo (NC).

De acordo com tal descrição, classifique os sensores de acordo com o modo de interação (CO ou NC).

1. Multilateração (MLAT).
2. Radar Primário (PSR).
3. Radar Secundário (SSR).
4. Vigilância Automática Dependente (ADS).

As respectivas classificações corretas ocorrem em:

- (A) 1 (NC); 2 (NC); 3 (CO); 4 (CO)
- (B) 1 (NC); 2 (CO); 3 (NC); 4 (NC)
- (C) 1 (CO); 2 (NC); 3 (CO); 4 (CO)
- (D) 1 (CO); 2 (NC); 3 (NC); 4 (CO)
- (E) 1 (NC); 2 (CO); 3 (CO); 4 (NC)

46. O processo de avaliação e escolha de um sítio aeroportuário deve ser realizado por equipe técnica multidisciplinar objetivando coletar dados relativos à localização do sítio. Para isso, um dos principais requisitos a ser observado é a

- (A) capacidade aeroportuária proposta no sítio.
- (B) possibilidade de implantação de serviço de tráfego aéreo.
- (C) identificação de eventuais restrições ambientais na área de influência do aeroporto.
- (D) determinação de local que proporcione maior comprimento de pista, independentemente dos ventos predominantes.
- (E) definição do tipo de plano específico de zona de proteção de aeródromo a ser utilizado, com o intuito de validar o comprimento desejado para a pista.

47. É de relevante importância considerar a Elevação do Aeródromo no planejamento das operações aéreas, uma vez que tal informação influencia nas características de desempenho das aeronaves durante os procedimentos de aproximações de pouso e de decolagem.

Localização dos pontos significativos	Elevação (em pés)
Cabeceira 10	2.423
Cabeceira 28	2.427
Pátio de estacionamento	2.432
Área de Pouso	2.429
Ponto médio da pista	2.426

Considerando a localização dos pontos significativos de um sítio aeroportuário e suas respectivas elevações, conforme apresentados na tabela acima, o valor correto da Elevação do Aeródromo é

- (A) 2.423.
- (B) 2.426.
- (C) 2.427.
- (D) 2.429.
- (E) 2.432.



48. Nos estudos para a construção de Terminais de Passageiros deve-se levar em consideração a vocação comercial definida para aquele sítio aeroportuário. Para atender às necessidades operacionais das empresas aéreas e dos usuários dos serviços de transporte aéreo, é correto afirmar:
- (A) O dimensionamento do terminal independe do tipo de voo que é praticado (doméstico, conexão ou internacional).
- (B) Durante o planejamento, os passageiros devem ser considerados em um fluxo homogêneo, independentemente se este ocorrerá de forma constante ou intermitente.
- (C) Com o intuito de aumentar o conforto disponibilizado aos passageiros, deve-se buscar a maior distância possível entre os terminais de passageiros e as pistas de pouso e decolagem.
- (D) O conceito de Terminal de Passageiros "Satélite" implica em que todo o atendimento dos passageiros que estão próximos à hora do embarque deverá ser realizado em diversos terminais satélites.
- (E) O número de posições de *check-in* disponibilizados é dimensionado em função do número de passageiros transportados para cada voo e não pelo tempo necessário para atender ao despacho de um passageiro.
- 
49. No que concerne a operações de aeronaves conceituadas como V/STOL (*Vertical/Short Take-Off and Landing*), é correto afirmar:
- (A) Helipontos são estruturas caracterizadas para operação V/STOL.
- (B) Pistas concebidas para operação V/STOL são aquelas com comprimento inferior a 400m.
- (C) Pistas definidas para operação V/STOL deverão possuir marcação específica próxima à identificação da cabeceira.
- (D) Com o intuito de fomentar o aumento da capacidade aeroportuária, a ICAO definiu que não poderá existir infraestrutura exclusiva para um tipo de aeronave V/STOL.
- (E) Por possuir vantagens técnicas de operação, as restrições impostas à infraestrutura são diferenciadas das demais aeronaves no que se refere aos planos de zona de proteção de aeródromo e de ruído.
- 
50. Com relação à aplicação do sistema PCN-ACN, é correto concluir:
- (A) Sobrecargas de operação de até 20% do limite do valor do PCN são consideradas aceitáveis.
- (B) Os métodos recomendados pela ANAC para obtenção do PCN são o empírico e o instrumental.
- (C) O sistema PCN-ACN é aplicável a qualquer tipo de aeronave, independentemente de sua capacidade de carga.
- (D) Por não ser recomendada pela ICAO, a aplicação do método ACN requer que o estado signatário apresente uma "Diferença".
- (E) ACN é o número que expressa o efeito relativo de uma aeronave com uma determinada carga sobre um pavimento, para uma categoria padrão de subleito especificado.
- 
51. A terminologia e sua respectiva definição correta ocorre em:
- (A) **ÁREA DE MOVIMENTO**: Parte do aeródromo que inclui a(s) pista(s) e as áreas livres de obstáculos.
- (B) **CLEARWAY**: Área retangular sobre o solo ou água, selecionada ou preparada como área disponível sobre a qual uma aeronave possa efetuar parte de sua subida inicial, até uma altura especificada.
- (C) **STOPWAY**: Área circular, definida no terreno, situada no prolongamento do eixo da pista no sentido do pouso, destinada e preparada como zona adequada à manobra e parada de aeronaves.
- (D) **ZONEAMENTO DE RUÍDO**: Delimitação de áreas que podem ter interferência com a atividade aeroportuária, devido ao alto índice de ruído, sendo que, a partir do seu traçado, ficam proibidas novas implantações.
- (E) **RESA**: Área lateral à pista, simétrica ao centro e que incorpora a faixa de pista, com o propósito de diminuir a possibilidade de danos em caso de saída da aeronave da pista durante a corrida de pouso ou decolagem.
- 
52. O Anexo 14 à Convenção de Chicago estabelece que, de acordo com a categoria da pista, o máximo de declividade **NÃO DEVERÁ EXCEDER** a
- (A) 1% ou 2%.
- (B) 1% a 3%.
- (C) 2% a 4%.
- (D) 2% ou 3%.
- (E) 2% ou 2,5%.
- 
53. Analise:
- I. Um dos primeiros e mais importantes passos em relação à escolha de um sítio aeroportuário refere-se à adequabilidade do local no que diz respeito à finalidade da construção do aeroporto naquela localidade.
- II. O planejamento aeroportuário deverá prever um cenário no qual estejam incluídos a expansão e o desenvolvimento futuro do sistema como um todo, bem como a definição do momento que o empreendimento se tornará viável (relação positiva de custo X benefício).
- III. A previsibilidade é o centro dos processos de planejamento aeroportuário, cujo objetivo está em prever o futuro com precisão, eliminando os efeitos da incerteza em relação ao futuro.
- Considerando V (Verdadeiro) e F (Falso), os itens I, II e III são, respectivamente:
- (A) V; V; F.
- (B) V; V; V.
- (C) V; F; V.
- (D) F; V; F.
- (E) F; F; V.
- 
54. Nas últimas décadas, tem crescido o número de empresas *low cost – low fare*, que buscam um cliente menos exigente em relação aos serviços e que optam, em detrimento destes, por uma tarifa mais baixa. Entretanto, algumas empresas ainda optam por manter uma qualidade de serviço que busca atingir uma classe mais seleta de passageiros, cuja estratégia é a de
- (A) Separação.
- (B) Orientação.
- (C) Segmentação.
- (D) Diferenciação.
- (E) Especialização.



55. Um dos requisitos essenciais a serem considerados no planejamento aeroportuário é o nível do ruído aeronáutico na área do entorno do aeródromo, sendo que para isso devem ser estabelecidas diretrizes que protejam o meio ambiente. Diante deste contexto, a medida técnica, dentre as fornecidas, que, ao ser aplicada, minimiza tal impacto refere-se à
- (A) operação de helicópteros.
  - (B) operação de aeronaves com turbinas a jato.
  - (C) utilização de veículos de apoio para atendimento às aeronaves.
  - (D) criação de áreas para testes de motores junto aos hangares de manutenção.
  - (E) utilização de unidades auxiliares de energia no pátio de estacionamento (GPU e APU).
56. Como característica do desenvolvimento urbano no Brasil, é muito comum o adensamento populacional nas proximidades dos grandes aeroportos nacionais, o que acarreta reclamações da população em relação ao ruído produzido pelas operações das aeronaves. Nesse contexto e sem alterar a continuidade das operações aéreas, está correto afirmar:
- (A) A alteração de rotas e de procedimentos de tráfego aéreo possibilita a redução do ruído decorrente do sobrevoo de aeronaves em áreas residenciais.
  - (B) Por não possuírem fundamentação legal, as demandas judiciais acerca do tema são raras, visto ser de consenso comum que o avião é uma fonte potencial de ruído.
  - (C) A avaliação de ruído para homologação de um estudo de impacto ambiental não leva em consideração eventuais áreas de sobrevoo; desta forma, o tema não oferece problemas ao aeroporto em si.
  - (D) Uma das alternativas para redução da propagação do ruído aeronáutico nas áreas do entorno do sítio aeroportuário é permitir a construção de edificações, pois estas agem como barreiras artificiais.
  - (E) As únicas soluções possíveis para redução dos ruídos aeronáuticos presentes em uma área residencial é a diminuição do número de operações aéreas ou a redução do horário de funcionamento do aeroporto.
57. De acordo com o método recomendado pela ICAO para avaliação de ruído no entorno aeroportuário, analise:
- I. Deve-se considerar os valores dos parâmetros de performance das categorias de aeronaves autorizadas a operarem naquele aeródromo.
  - II. Deve-se conhecer os dados históricos do ambiente meteorológico no entorno do sítio aeroportuário.
  - III. Deve-se considerar os valores médios dos parâmetros de performance das categorias de aeronaves autorizadas a operarem naquele aeródromo.
- Considerando V (Verdadeiro) e F(Falso), os itens I, II e III são, respectivamente:
- (A) V; V; V.
  - (B) F; V; F.
  - (C) F; F; V.
  - (D) V; V; F.
  - (E) V; F; V.
58. De acordo com os critérios estabelecidos pela ICAO para construção de Área de Segurança de Fim de Pista em aeroportos internacionais, é correto concluir:
- (A) É obrigatória para as pistas classe 1 e 2.
  - (B) Não é de existência obrigatória e sim sugerida.
  - (C) Deve possuir largura igual à da pista a qual é aplicada.
  - (D) Sua extensão deve, preferencialmente, ultrapassar a antena do *Localizer* em aeroportos dotados de ILS.
  - (E) Deve poder facilitar a circulação das equipes contra incêndio, em caso de acidente de aeronave com saída de pista.
59. Para aprovação do Plano Diretor (PDIR), o operador de aeródromo deve elaborá-lo de forma a abranger a caracterização atual e futura da área de movimento do aeroporto, bem como a possibilidade de expansão. Nesse contexto e considerando o processo de análise e aprovação do PDIR, é correto afirmar que
- (A) a aprovação de um PDIR está condicionada a inexistência de restrições operacionais.
  - (B) o processo de análise do PDIR leva em consideração somente os impactos relacionados à área de manobras.
  - (C) o processo de análise não deve considerar o impacto ambiental decorrente da implantação de novas edificações e pátios no aeroporto.
  - (D) a aprovação do PDIR denota que o aeroporto atendeu a todos os requisitos necessários e relativos ao licenciamento ambiental do aeroporto.
  - (E) o PDIR encerra sua validade com a conclusão de todas as obras previstas a serem executadas ou com sua revisão, não estando este término vinculado a uma data específica.
60. As informações referentes ao embarque e desembarque de passageiros em determinado aeroporto são dados fundamentais na composição da base de dados de suporte para a tomada de decisão na definição da infraestrutura de transporte necessária. Para a obtenção desses dados, um dos fatores a ser considerado é
- (A) a ocupação por tipo de veículo, incluindo passageiros e visitantes.
  - (B) a dimensão da área percorrida pelos ocupantes do transporte.
  - (C) a distância a ser percorrida entre o terminal e o estacionamento.
  - (D) a proporção de voos que fazem escala no aeroporto.
  - (E) o volume médio de bagagem transportado por passageiro no desembarque do voo.



**ESTUDO DE CASO**

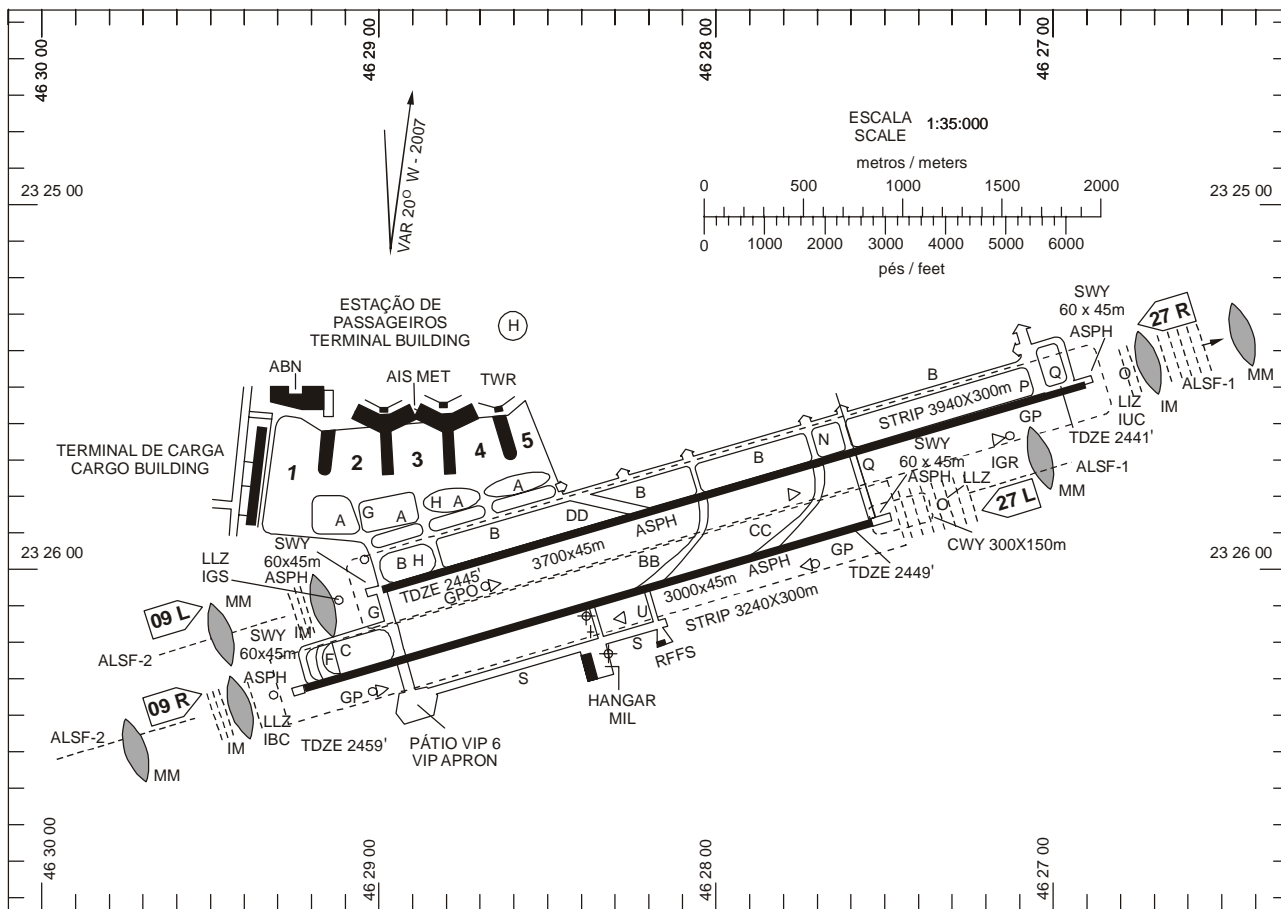
**Instruções:** Em conformidade com o Capítulo VIII, DA PROVA DE ESTUDO DE CASO PARA TODOS OS CARGOS, constante do Edital de Abertura de Inscrições nº 01/2011.01, será atribuída nota ZERO à Prova de Estudo de Caso que apresentar qualquer fragmento de texto escrito fora do local apropriado, devendo-se, portanto, observar os limites máximos para cada questão, conforme espaços já planejados para eventual rascunho neste Caderno de Questões.

**QUESTÃO 1**

As Cartas de Aeródromo (ADC) têm por finalidade proporcionar às tripulações de voo informações que facilitem a movimentação das aeronaves na área do aeródromo durante os deslocamentos nas operações de pouso e de decolagem, bem como apresentam referências sobre as características físicas do aeródromo. Tais cartas são obrigatórias para todos os aeródromos que dispõem de recursos para operações sob Regras de Voo por Instrumentos (IFR).

Nesse contexto, as figuras a seguir apresentam informações que compõem a Carta de Aeródromo (ADC) do Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro – Guarulhos, a saber:

- **Figura 1** – representa uma visão de “planta” da configuração de infraestrutura do aeródromo para as operações aéreas (fonte: adaptado de DECEA).



- **Figura 2** – apresenta as características físicas das pistas do aeroporto de Guarulhos.

CARACTERÍSTICAS FÍSICAS / PHYSICAL CHARACTERISTICS												
PISTA RUNWAY				DIMENSÕES (m) DIMENSIONS (m)					PCN	TIPO DE SUPERFÍCIE SURFACE KIND		
RWY	BRG MAG	Tipo Type	RCD	RWY	SWY	CWY	STRIP	RESA	RWY	RWY	SWY	
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k	l	
09R	093	PA-2	4	3000X45	60X45	300X150	3240		PCN 85/F/B/W/T	ASPH	ASPH	
27L	273	PA-1	4		60X45		X 300				ASPH	
09R	093	PA-2	4	3700X45	60X45		3940		PCN 85/F/B/W/T	ASPH	ASPH	
27L	273	PA-2	4		60X45		X 300				ASPH	



Usando como referência as informações contidas na ADC (Figuras 1 e 2), responda sintética e objetivamente ao que se pede:

- a. De acordo com a Figura 1, quais são as cabeceiras que apresentam configurações favoráveis para as operações de pouso?

1	
2	
3	
4	
5	

- b. Considere os dados de vento: Direção: 090° e Intensidade: 5 Kt.  
Identifique quais cabeceiras deverão, preferencialmente, ser utilizadas nas operações aéreas no Aeroporto Internacional Governador André Franco Montoro.

1	
2	
3	
4	
5	

- c. Analisando a ADC dada e considerando somente a infraestrutura aeroportuária disponível, qual o sentido de operação oferece melhores condições para o atendimento de uma maior intensidade de tráfego aéreo?

1	
2	
3	
4	
5	

- d. Uma das alternativas para a obtenção de um acréscimo no número de operações em um aeroporto é a implantação de pistas de táxi de saída rápida. Considerando esta possibilidade, em qual sentido das pistas de Guarulhos deverão ser implantadas tais alternativas?

1	
2	
3	
4	
5	

- e. De acordo com as dimensões das pistas apresentadas na Figura 2, preencha os valores que devem constar corretamente da tabela abaixo:

RWY	TORA (m)	ASDA (m)	TODA (m)	LDA (m)
09R				
27L				
09L				
27R				

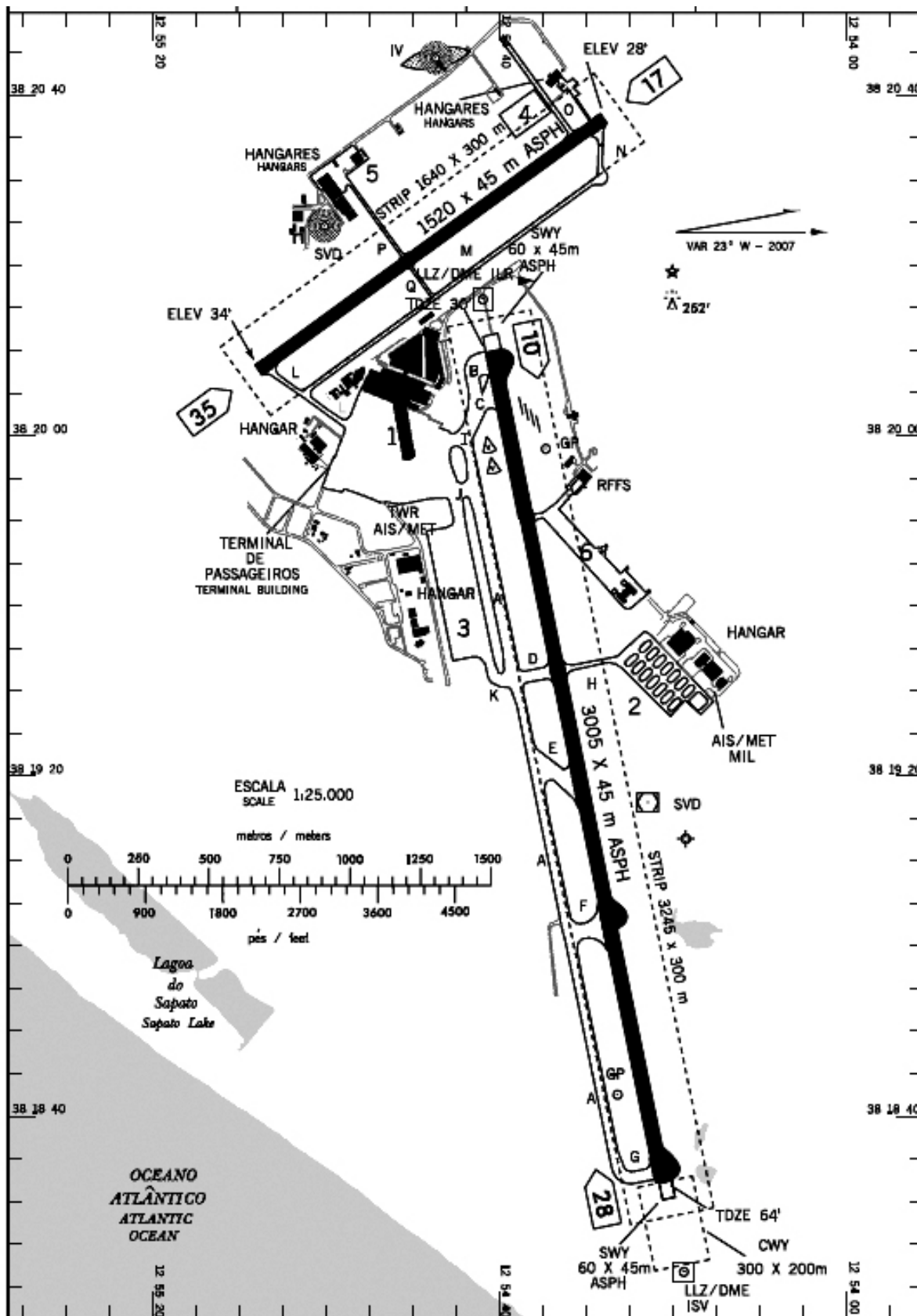


**QUESTÃO 2**

O Aeroporto de Salvador tem se destacado, dentro do cenário brasileiro, como um grande *hub* (aglutinador de conexões e partidas de voos) da região nordeste do país, requerendo dos gestores desse modal de transporte constantes avaliações da capacidade aeroportuária instalada para fazer frente ao aumento da demanda por esse serviço prevista para os próximos anos.

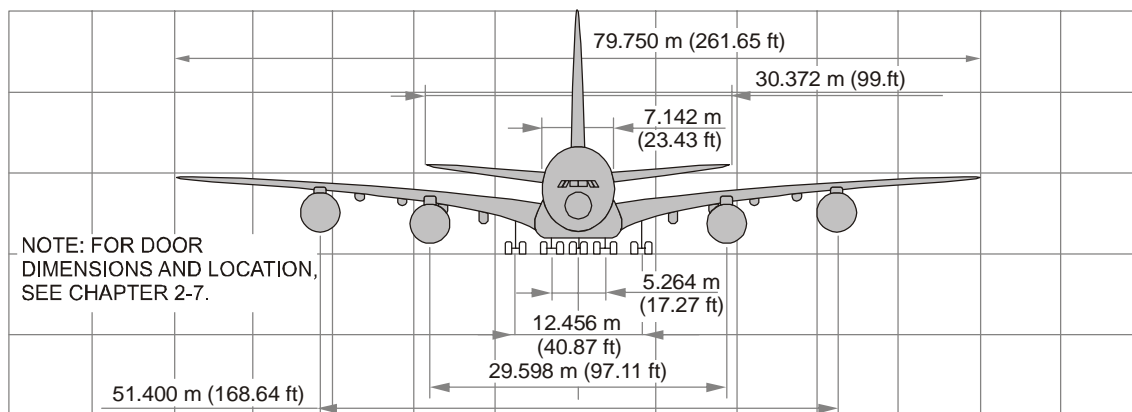
Analise os dados apresentados nas figuras abaixo e responda às perguntas formuladas na sequência, usando como referência as informações que compõem a Carta de Aeródromo (ADC) do Aeroporto Internacional Deputado Luiz Eduardo Magalhães (Figura 1), a saber:

– **Figura 1** – visão em “planta” da configuração de infraestrutura do aeroporto (fonte: DECEA).





– **Figura 2** – apresenta um desenho com dados técnico das dimensões da aeronave A-380 (fonte: adaptado de AIRBUS).



**Figura 2** – Dimensões da aeronave A-380

A conclusão de um estudo que tinha como escopo melhorar a operacionalidade do Aeroporto de Salvador considerou a necessidade da realização de obras de recapeamento do trecho da pista de táxi M, entre as pistas de táxi N e Q. A contratação da obra estabelece como requisito de execução a não interrupção das operações no aeroporto.

Considerando os dados fornecidos, responda sintética e objetivamente ao que se pede:

a. Considerando os dados disponíveis na Figura 1 e o requisito do contrato quanto à continuidade das operações, cite três medidas técnicas a serem observados em relação à execução da obra para que não haja prejuízos à Segurança Operacional do aeroporto.

1	
2	
3	
4	
5	

b. Quando a obra estiver em andamento e os procedimentos de pouso e decolagem estiverem sendo executados nas cabeceiras 17 e 35, haverá uma redução significativa do número de operações no aeródromo. Cite dois motivos que estarão ligados diretamente com a redução da capacidade operacional do aeródromo durante a execução das obras.

1	
2	
3	
4	
5	

c. Juntamente com o estudo para aumento da operacionalidade do aeródromo, foi solicitado que fosse feita uma análise da atual infraestrutura de solo para identificar a viabilidade de operação da aeronave A380 naquele aeródromo. Sabendo-se que a largura das pistas de táxi é de 45 metros e considerando os dados constantes da Figura 2, fundamente seu parecer sobre esta análise.

1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	