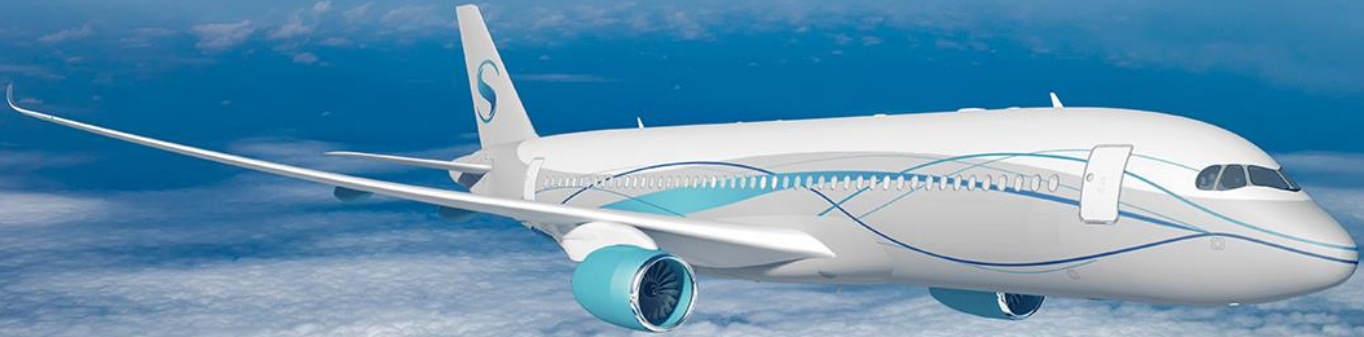


RESUMO ANAC

Piloto Privado de Avião - PP



simuladosanac.com

- **Regulamentos de Tráfego Aéreo**

Resumo com base na principais perguntas da
BANCA ANAC.

Regulamentos de Tráfego Aéreo - REG

1. A organização internacional responsável pela elaboração de normas e métodos, bem como os procedimentos relativos à aviação civil, da qual o Brasil é membro, chama-se: ICAO.
2. Os documentos técnicos emitidos pela OACI, com o objetivo de tornar segura e regular a navegação aérea internacional, são os(as): anexos.
3. O espaço aéreo de dimensões definidas, dentro do qual existem riscos potenciais ou atuais para navegação aérea, é uma área: perigosa.
4. A abreviatura ETA significa hora estimada de: chegada.
5. Nas referências horárias contidas nos manuais aeronáuticos, nos serviços de tráfego aéreo e nas comunicações aeronáuticas, utiliza-se o(a): tempo universal coordenado (UTC).
6. Entende-se por FIR: região de informação de voo.
7. O nível de voo, que se mantém constante durante uma etapa considerável de voo é denominado de: nível de cruzeiro.
8. A altitude oficial de um aeródromo será indicada pelo altímetro, quando a aeronave estiver pousada no referido aeródromo e com o seu altímetro ajustado para: QNH.
9. Toda aeronave que se encontre em situação de perigo latente ou iminente será considerada uma aeronave em: emergência.
10. Quando um determinado aeródromo possuir uma estação de Telecomunicações aeronáuticas (serviço fixo aeronáutico). As duas primeiras letras do indicador de localidades serão: SB.
11. Dentre as alternativas abaixo, as siglas que indicam marcas de nacionalidade das aeronaves civis brasileiras são: PP ou PT.
12. O espaço aéreo de dimensões definidas, dentro do qual o voo só poderá ser realizado sob condições pré-estabelecidas, é denominado área: restrita.
13. Os órgãos ATC: ACC/APP/TWR controlam respectivamente os seguintes espaços aéreos: AWY, TMA e ATZ.
14. Os triângulos em negrito, numa carta de rota, representam: fixo de notificação compulsória.
15. O limite vertical inferior de uma aerovia inferior é o FL: mínimo (ERC), menos 500 pés.
16. Os voos sob VFR serão considerados como voos controlados e separados, quando realizados dentro de: ATZ servida por TWR.
17. O limite vertical superior do espaço aéreo inferior é a FL: 245 inclusive.
18. Sobre um auxílio-rádio, uma aerovia inferior tem a largura de: 08 NM.
19. A letra "P", numa identificação de espaço aéreo condicionado, indica que se trata de uma área: proibida.
20. São espaços aéreos controlados: TMA / CTR / ATZ.
21. A largura normal de uma RNAV é de: 43 NM (80 km).
22. Uma aerovia inferior entre dois auxílios rádios, distantes entre si até 54NM (100 km), terá uma largura de: 11 NM (20 km).
23. Em espaços aéreos de classe G, os voos VFR recebem o serviço de: informação de voo.
24. Para fins de tráfego aéreo, o espaço aéreo nacional divide-se em: inferior e superior.
25. Um triângulo vazado, sem estar em negrito, encontrado nas cartas de rota, indica um: fixo a pedido.
26. O limite vertical superior de uma região de informação de voo é o: UNL.
27. As aerovias UA-304/G449 pertencem respectivamente ao espaço aéreo: superior/inferior.

28. Espaço aéreo classe G, onde será proporcionado o ALRS a todas as aeronaves e, o FIS para as que disponham de equipamento radio em operação, tem como abreviatura: FIR.
29. Os espaços aéreos proibido, perigoso e restrito são, respectivamente, designados nas cartas pelas letras: P/D/R.
30. O serviço de controle de aproximação, é normalmente prestado por um(a): APP.
31. ATS (Serviço de Tráfego Aéreo) são prestados: em todo espaço aéreo sob jurisdição do Brasil.
32. O AFIS será proporcionado a todo tráfego na área de movimento e a todas as aeronaves em voo no espaço aéreo inferior, num raio de: 50 km.
33. A finalidade do serviço de controle de área é proporcionar separações adequadas entre aeronaves controladas que voam em: AWY.
34. A radiodifusão contínua, repetitiva e atualizada, informa para as aeronaves que chegam e que partem, consistindo em informações básicas de caráter meteorológico, terá a sigla: ATIS.
35. Nos aeródromos homologados ou autorizados para operações IFR, onde não se presta o ATC, deveser prestado o serviço de: informação de voo em AD.
36. O indicativo de chamada, em radio-telefonía, do órgão APP é: controle.
37. O serviço prestado para notificar aos órgãos apropriados a respeito das aeronaves que necessitam de ajuda de busca e salvamento, e para auxiliar tais órgãos no que for necessário, é designado de: ALRS.
38. Denomina-se aeronave ultrapassadora, a que se aproxima de outra por traz, numa linha que forme com o plano de simetria da aeronave que vai ser ultrapassada, um ângulo inferior a: 70 graus.
39. Em caso de convergência, que não seja de frente, entre duas aeronaves da mesma categoria e no mesmo nível, a que tiver a outra à sua esquerda deverá: manter o rumo e velocidade.
40. Os aviões quando convergindo em níveis aproximadamente iguais, cederão passagem: aos dirigíveis, planadores e balões.
41. Nenhuma aeronave poderá voar próxima a outra, a uma distância: que possa ocasionar perigo de colisão.
42. Toda aeronave, veículo ou pessoas que se encontrem na área de manobras ou perto dela será considerado: tráfego essencial local.
43. Independente da sequência em que iniciarem o táxi ou chegarem ao ponto de espera, terá prioridade na sequência de decolagem a aeronave em: missão de defesa aeroespacial.
44. Num AD desprovido de órgão ATC e VAC, após a DEP as aeronaves devem: efetuar curva a esquerda.
45. Com referência ao solo ou água, os voos VFR em rota serão efetuados em FL apropriados, quando realizados acima de: 3000 pés.
46. O altímetro de pressão, calibrado de acordo com a atmosfera padrão, indicará: altitude, quando ajustado em QNH.
47. O voo visual de aviões sobre o mar, exceto operações de ARR ou DEP, deverá ser realizados a uma altura mínima de: 150 metros.
48. Um avião em voo visual deverá manter, das nuvens, uma separação vertical de: 300m.
49. Pode-se afirmar que uma aeronave voando no FL 150 não estará sob: VFR.
50. Para realizar voo VFR em rota, acima de 3000FT em relação ao solo ou água, deverá ser selecionado um nível de voo apropriado: nunca superior ao FL 145.

51. Sempre se pode afirmar que uma aeronave acima do FL 145: não está voando sob VFR.
52. Qualquer voo, desde que realizado abaixo do nível mínimo de uma aerovia, será referido em termos de: nível de voo.
53. VMC, abaixo do FL 100, a visibilidade horizontal mínima para a realização de um voo VFR, de um avião, é de: 5km.
54. Na estrutura da nova AIP-BRASIL, a parte que contém informações sobre as áreas restritas (R), é a: ENR.
55. Em lugares habitados e sobre grupo de pessoas ao ar livre, exceto em operações de DEP/ARR, o voo de aviões não se realizará abaixo de: 300m de altura.
56. Para que possa realizar um voo visual diurno, em rota, dentre outros requisitos: os aeródromos devem estar cadastrados para operação VFR diurna.
57. Um voo conduzido segundo VFR, deve manter-se afastado lateralmente de nuvens ou outras formações de opacidade equivalente, no mínimo: 1500 metros.
58. Um quadrado vermelho com uma diagonal amarela, colocado na área de sinalização do aeródromo, indica: precauções especiais durante a aproximação e pouso.
59. Um aeródromo estará em condições de operação VFR, desde que os valores de teto e visibilidade, respectivamente, sejam no mínimo: 1500 pés / 5000 metros.
60. O órgão que prestará o AFIS, caso este seja sede em AD não controlado: APP.
61. A abreviatura "TWY" significa: pista de táxi.
62. Uma aeronave em voo visual, evoluindo em TMA classe C ou D, poderá desenvolver velocidade maior que 250 kt, quando estiver a cima do FL: 100.
63. Espaço aéreo controlado é um termo genérico que engloba as classes: A, B, C, D, E.
64. Na sequência para pouso, indique qual das aeronaves tem precedência sobre as demais: planador.
65. Um APP tem a atribuição de emitir autorizações de tráfego aéreo às aeronaves que estejam voando, ou que se proponham a voar dentro de uma: TMA e/ou CTR.
66. O código 7600, quando selecionado no transponder, indica que a aeronave: apresenta falhas de comunicações.
67. A situação na qual existe dúvida quanto à segurança de uma aeronave e a de seus ocupantes, caracteriza a fase de: incerteza.
68. Na nova estrutura da AIP-BRASIL, as informações sobre busca e salvamento são encontradas na parte: GEN.
69. Sabendo-se que o AD ficou interdito entre às 11:55Z e 12:50Z, um plano de voo apresentado às 11:15Z e com hora estimada de calços fora para às 12:00Z, teve validade até às: 13:35Z.
70. O circuito de tráfego padrão para aeronaves turboélice é efetuado a: 1000 pés de altura.
71. Dentro da nova AIP-BRASIL, as informações sobre aeródromos/heliponto são encontradas na parte: AD.
72. O sinal de socorro a ser transmitido, através de radiotelefonia, por uma acft que necessita de ajuda imediata devido a ameaça de perigo grave e iminente, é: MAY DAY.
73. Em relação ao EOBT, o tempo mínimo para a entrega de uma NTV a Sala AIS é de: 10 min..
74. O limite vertical superior para a realização de um voo visual (VFR), é o: FL 145 inclusive.
75. A abreviatura de ETD significa hora estimada de: partida.
76. As regras gerais devem ser cumpridas em voo e na área de: manobras.

77. Quando as condições de vento forem desfavoráveis em face da performance da aeronave, a decisão quanto à operação de pouso ou decolagem cabe ao: piloto em comando.
78. Na sequência para pouso, dentre as alternativas citadas, terá prioridade sobre uma aeronave em operação policial, a que estiver: transportando enfermo ou lesionado grave.
79. A instrução dada por uma TWR a uma aeronave sem rádio, para dar passagem à outra aeronave e continuar no circuito, será feita através de luz: vermelha contínua.
80. Quando aplicável, durante a subida, o altímetro será ajustado em 1013,2 hPa: ao passar pela altitude de transição.
81. Durante a noite, o piloto de uma aeronave poderá visualizar sinais luminosos emitidos pela TWR, até o limite de: 15 km.
82. O código 7500, quando selecionado no transponder, indica que a aeronave: esta sendo objeto de interferência ilícita.
83. Quando se receber a informação ou se deduzir que a aeronave fará um pouso forçado ou que já o tenha efetuado, a mesma se encontrara na fase de: perigo.
84. A velocidade de cruzeiro da aeronave é de 250 nós. No PLN deveser registrada da seguinte forma: N0250.
85. A hora limite de entrega de um plano de voo visual de uma aeronave, cuja o EOBT seja 13:45Z, será: 13:00Z.
86. O voo VFR de aviões sobre descampados, exceto em operação de pouso e decolagem, deverá ser realizado a uma altura mínima de: 500 pés.
87. A área do aeródromo destinada ao pouso, decolagem e táxi de aeronaves, incluindo os pátios, chama-se área de: movimento.
88. Documento que será cancelado de todo tripulante após um acidente aeronáutico: CMA.
89. O anexo 13 da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), esta relacionado com: investigação de acidentes aeronáuticos.
90. Na eventualidade de uma aeronave que disponha de transponder, estar sendo interceptada por ACFT da defesa aérea, o piloto deverá alocar o código: 7700.
91. As condições meteorológicas de voo visual são representadas pela abreviatura: VMC.
92. Quando a aeronave dispuser de equipamentos do SSR, o piloto deverá mantê-lo ligado durante o tempo de voo no: MODO disponível.
93. A largura máxima de uma aerovia inferior, entre dois auxílios rádios que estão distantes 120NM entre si, é de: 16NM.
94. O serviço de controle de área é, normalmente, prestado por um(a): ACC.
95. O voo VFR especial não é autorizado: para aeronaves sem rádios.
96. No preenchimento do plano de voo, quando a aeronave não dispuser de um código ICAO para o tipo (TYP), o piloto deverá indicar no campo correspondente: ZZZZ.
97. RBHA 91: autonomia mínima para um avião voar VFR entre aeródromos de uma mesma TMA no período noturno, sabendo-se que o tempo de voo até o destino é de 45 minutos, será de: 01:30h.
98. O voo VFR ESPECIAL poderá ser autorizado pelo(a): APP, dentro da TMA.
99. As partes do espaço aéreo em torno de um aeródromo dentro das quais determinou-se a aplicação de requisitos especiais para proteção do tráfego do aeródromo são designadas como: atz.
100. Quando uma ACFT precisar de tratamento especial, devido transportar lesionado grave, deverá indicar no item apropriado (18): STS.

101. Caso uma acft não homologada para IFR encontrar-se numa TMA e as condições meteorológicas caíam abaixo das VMC, o piloto deverá pousar ou: solicitar autorização para prosseguir VFR especial.
102. Para efetuar um voo VFR em rota, sendo dispensável a seleção de um nível adequado ao rumo, é necessário que tal voo seja conduzido, em reação ao solo ou água, dentro do limite superior (máximo) de: 3000 pés.
103. Pode-se afirmar que uma aeronave, voando no FL 100, estará sempre sob: IFR.
104. O menor nível de voo VFR que poderá ser utilizado por uma aeronave que pretenda voar em rota, sobre o mar, no rumo magnético 185 graus, é o FL: 045.
105. As aeronaves em voo VFR dentro da TMA classe C ou D, acima da TA deverão ter seus altímetros ajustados em : QNE.
106. Em um aeródromo, cuja elevação seja de 1700 pés, o circuito de tráfego padrão, para aeronaves a reação, será efetuado a uma altitude de: 3200 pés.
107. Para a realização de um voo VFR NOTURNO, dentro de uma CTR classe “D”, que disponha de vários auxílios à navegação, é necessário que o(a): acft possa manter comunicações com os órgãos ATS.
108. O plano de voo, a partir da hora estimada de calços fora, é valido por: 45 min.
109. O voo VFR na FIR, no FL 095 ou abaixo, terá como limite de velocidade: 250 kt.
110. O serviço de controle de aeródromo, aproximação e de área é designado por: ATC.
111. Uma aeronave em voo na FIR no FL055, pretende cruzar uma AWY cujo nível mínimo é o FL 030. Antes de cruzar a aerovia deverá: estabelecer comunicações com o ACC.
112. Pretendendo-se realizar um voo de operação local, cuja hora de calços fora seja 11:00Z, a respectiva NTV entregue a sala AIS terá validade até as: 11:45Z.
113. Em CTR classe “B”, as aeronaves em voo VFR recebem o serviço de: controle de aproximação.
114. O nível mínimo de voo, permitido para realização de um voo VFR, é o FL 035.
115. O limite vertical inferior das aerovias superiores é o FL: 245 exclusive.
116. Dá-se a designação ALS a um sistema de luzes de: aproximação.
117. A abreviatura ETO significa hora estimada de: sobrevoos.
118. As providências relativas a guarda de aeronaves envolvida em acidente aeronáutico, são de responsabilidade do: operador da aeronave.
119. Teto é a altura compreendida entre o solo ou a água e a base da mais baixa camada de nuvens que cobre mais da metade do céu, abaixo de: 20000 FT.
120. O maior nível de voo VFR que poderá ser utilizado por uma aeronave que pretenda voar em rota fora de AWY e no rumo magnético 065 graus, é o FL: 135.
121. Espaço aéreo controlado, onde as aeronaves em voo VFR não precisam de comunicação e autorização é a classe: E.
122. Duas pistas distintas, que sejam orientadas nos rumos 154 e 235 graus magnéticos, respectivamente, serão identificadas como: 15 e 24.
123. Em espaços aéreos de classe F, os voo VFR recebem o serviço de: informação de voo.
124. Dá-se a designação “VASIS” a um sistema de: indicador visual da rampa de aproximação.
125. A autorização ATC para pouso, dada pelo operador da TWR, consiste em um sinal de luz: verde contínuo.
126. O designativo AIC indica uma: circular de informação aeronáutica.

127. No preenchimento do formulário do plano de voo, quando no aeródromo de partida não houver o indicador de localidade (ZZZZ), no item 18, o nome do aeródromo será precedido da abreviatura: DEP/.
128. Com o objetivo de indicar a trajetória relativa a aeronave, entre o por e o nascer-do-sol, ou em qualquer outro período julgado necessário, todas as aeronaves em voo deverão exibir luzes de: navegação.
129. A abreviatura ROTAER é uma publicação aeronáutica designada de: manual auxiliar de rotas aéreas.
130. Para o plano de voo AFIL, o item hora do formulário do plano de voo, deverá ser preenchido com a hora: real de decolagem.
131. Aeródromo cujas condições de segurança determinam a suspensão das operações de pouso e decolagem é um aeródromo: interdito.
132. O nível mínimo de uma AWY é: estabelecido pelo DECEA e indicado nas ERC.
133. Considerando-se o MSL, uma acft evoluindo em TMA classe C, deverá desenvolver velocidade maior que 250kt, quando estiver acima de: 10000 pés.
134. Havendo em um AD as posições abaixo citadas, indique qual a primeira que deverá ser chamada por uma aeronave, antes da partida: autorização de tráfego.
135. Caso uma acft não obtenha contato com o APP na entrada da TMA, a quantos minutos de voo do AD de destino deve estabelecer contato com a TWR: 05 min.
136. Uma autorização para voo local VFR ESPECIAL poderá ser concedida, quando aplicável, desde que as condições de teto e visibilidade sejam respectivamente: 1000 ft e 3000 m.
137. Antes de iniciar um voo, o piloto em comando de uma aeronave deve ter ciência de todas as informações necessárias: ao planejamento de voo.
138. Um quadrado vermelho com duas diagonais amarelas na área de sinalização significa: que os pousos estão proibidos.
139. A determinação a uma acft em voo em pousar no AD e derigir-se ao estacionamento, pode ser dada por luz: branca intermitente.
140. A posição crítica em que normalmente as aeronaves recebem da TWR a autorização de decolagem é a de número: 3.
141. A área de abordagem da segurança de voo que se refere ao desempenho do ser humano nas atividades relacionadas ao voo, é o fator: operacional (FO).
142. Os elementos civis com curso de segurança de voo realizado no CENIPA, serão identificados pela sigla: ASV.
143. Havendo deficiências em auxílios à navegação, deve-se preencher um: relatório de prevenção.
144. Uma aeronave considerada desaparecida é classificada como sendo: acidente aeronáutico.
145. Toda pessoa que tiver conhecimento de acidente ou incidente aeronáutico deverá comunicar o fato: a autoridade pública mais próxima.
146. A notificação dos familiares das vítimas de um acidente aeronáutico é responsabilidade do(a): operador ou proprietário da aeronave.
147. De acordo com a filosofia do SIPAER, dentre os abaixo, o princípio incorreto é: segurança de voo é um ato egoísta.
148. Um dos fatores contribuintes que conduz a ocorrência de um acidente aeronáutico, classificado na área do fator humano, denomina-se: aspecto fisiológico.
149. O objetivo principal das investigações de acidentes aeronáuticos é: prevenção de acidentes.

150. A responsabilidade pela investigação de um incidente aeronáutico envolvendo uma aeronave civil brasileira é do: ASV do operador da aeronave.
151. Um dos fatores contribuintes que conduz a ocorrência de um acidente aeronáutico, classificado na área do fator operacional, denomina-se: insuficiência de experiência de voo.
152. A pessoa que tiver conhecimento de acidente aeronáutico, ou da existência de destroços de aeronaves, deverá comunicar a autoridade competente: pelo meio mais rápido.
153. No caso de óbito a bordo, o comandante deverá providenciar na próxima escala o comparecimento de autoridade: médica ou policial.
154. As aeronaves civis se classificam em: públicas e privadas.
155. Indique qual das alternativas corresponde a uma aeronave do serviço aéreo privado: de instrução.
156. Os aeródromos públicos podem ser utilizados por quaisquer aeronaves sem: distinção de propriedade e nacionalidade.
157. Salvo com autorização especial de órgão competente, nenhuma aeronave poderá transportar: todas estão corretas.
158. O comandante poderá delegar a outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, menos as que se relacionam com: segurança de voo.
159. O direito aeronáutico é regulado pelo Código Brasileiro de Aeronáutica, pela legislação complementar e, também, quando o Brasil seja participante internacional, de: todas estão corretas.
160. Sempre que o voo se realiza de acordo com as normas vigentes, ninguém poderá opor-se, em razão da propriedade na superfície ao(a): sobrevoos.
161. O comandante de uma aeronave exerce a autoridade inerente a sua função, desde o(a): sua apresentação até a entrega da aeronave.
162. Os aeródromos civis são classificados em: públicos e privados.
163. As pessoas devidamente habilitadas pela autoridade aeronáutica, que exercem função a bordo de aeronaves civis brasileiras, mediante um contrato de trabalho são denominadas: aeronautas.
164. Uma aeronave será considerada em manobras em área aeroportuária, quando estiver: estiver sendo movimentada ou rebocada.
165. A abreviatura FIR é utilizada para designar: Região de Informação de Voo.
166. Os termos: Centro de Coordenação de Salvamento, Serviços de Informação de Voo e Zona de Controle, são internacionalmente conhecidos como: RCC / FIS / CTR.
167. Um voo VFR noturno poderá ser realizado desde que os aeródromos envolvidos possuam: todas estão corretas.
168. A abreviatura ARR significa: chegada.
169. Todo aparelho manobrável em voo, que possa sustentar-se e circular no espaço aéreo mediante reações aerodinâmicas, apto a transportar pessoas ou coisas, é a definição de: aeronave.
170. Os documentos da OACI são compostos de: normas e métodos recomendados.
171. Quando não for possível cumprir as Normas e Métodos Recomendados pela OACI, o governo em questão emite um documento denominado: Diferenças.
172. Quais das duas primeiras letras, indicadoras de localidade dos aeródromos brasileiros, indicam que há o Serviço Fixo Aeronáutico: SB.
173. As abreviaturas para: Serviço de busca e Salvamento, Regras de Voo Visual e Área Superior de Controle, respectivamente, são: SAR / VFR / UTA.
174. As marcas de nacionalidade das matrículas civis brasileiras são: PP / PT / PR / PU.

175. As aeronaves mais pesadas que o ar, propulsadas mecanicamente, quando convergindo em níveis aproximadamente iguais, cederão passagem: aos dirigíveis, planadores e balões.
176. Uma pista que tenha as cabeceiras orientadas nos rumos magnéticos 001 e 181 graus terá a seguinte numeração: 36 / 18.
177. Sabe-se que um determinado AD opera somente no período diurno. Portanto poder-se-á encontrar no ROTAER, nas informações relativas a AD, o designativo: HJ.
178. Denominação dada ao Nível de Voo que se mantém durante uma etapa considerável de voo: Nível de Cruzeiro.
179. Quando duas aeronaves de mesma categoria se aproximam com proas convergentes e aproximadamente no mesmo nível, dará passagem àquela que: tiver a outra à direita.
180. O piloto de uma aeronave, voando em aerovia inferior, sabe que para manter-se dentro da mesma, ao bloquear um auxílio-rádio, não deverá deslocar-se a partir do eixo, além de: 04 NM.
181. A aerovia A 304 pertence ao espaço aéreo: inferior.
182. Uma aeronave quando está taxiando, está no espaço aéreo: inferior.
183. O limite superior do espaço aéreo inferior é o FL: 245 inclusive.
184. O ATS (Serviço de Tráfego Aéreo) é prestado: em todo o espaço aéreo sob jurisdição do Brasil.
185. Nas atuais ERC, as áreas limitadas pela cor cinza indicam: espaço aéreos controlado.
186. Todos os voos serão considerados como voos controlados quando realizados dentro de: ATZ servida por TWR.
187. Os níveis mínimos para voos em aerovias são: nos indicados nas ERC.
188. Na estrutura do espaço aéreo brasileiro, o espaço aéreo inferior tem os seguintes limites verticais: FL 245 (inclusive) / GND - MSL.
189. Os órgãos ATS ACC / APP / TWR controlam, respectivamente, os seguintes espaços aéreos: AWY / TMA ou CTR / ATZ.
190. No circuito de tráfego, o segmento perpendicular à pista em uso, mais próximo à cabeceira oposta a do pouso, é denominado perna: de través.
191. Quando uma aeronave, no circuito de tráfego, encontra-se paralela à pista em uso, voando no mesmo sentido do pouso, deve reportar a TWR que está na perna: contra o vento.
192. A direção do vento; informado por uma TWR às aeronaves, é fornecida em: graus magnéticos.
193. Caso uma autorização emitida pelo órgão de controle não esteja clara para o piloto, este: poderá solicitar nova autorização.
194. A parte do AD destinada às operações de pouso e decolagem das aeronaves é denominada área: de pouso.
195. No táxi, durante uma ultrapassagem previamente autorizada pela TWR, houve uma colisão entre duas aeronaves. A responsabilidade pelo acidente é: dos pilotos em comando.
196. Na posição crítica número 5 (cinco) as aeronaves: recebem a hora do pouso e desligam o SSR (caso possuam).
197. Aeródromo desprovido de órgão ATC, RWY 02/20. Conhece-se o vento (100/10 KT), portanto, para a decolagem: deve-se usar a THR 02.
198. As posições em que as aeronaves, no circuito de tráfego e no solo, normalmente recebem autorizações do órgão de controle de aeródromo, por luzes ou via fonia, chama-se: posições críticas.

199. Caso não existam marcas de ponto de espera no táxi, as aeronaves deverão manter posição junto à pista em uso, sendo este de 800 m de comprimento, a uma distância não inferior a: 30 m.
200. Todos os voos VFR serão considerados como “voos controlados” quando realizados dentro de: ATZ, servida por TWR.
201. Ficando os valores meteorológicos de um aeródromo abaixo dos mínimos exigidos para operações visuais, estas serão suspensas. Tal iniciativa será tomada pelo(a): torre de controle de aeródromo.
202. Uma pista que tenha as cabeceiras orientadas nos rumos magnéticos 076 e 256 graus, levará os números: 08 e 26.
203. No circuito de tráfego aéreo padrão, estando em uso a pista 18, a perna base será feita no rumo: 270 graus.
204. As aeronaves, em voo visual, deverão reportar à TWR a situação do respectivo trem de pouso na perna: base.
205. Indique qual autorização poderá ser dada pela TWR, a uma aeronave na posição crítica número 4 (quatro): para pousar.
206. O circuito de tráfego de aeródromo, para aeronaves a hélice deverá ser efetuado a: 1000 ft de altura.
207. Quando houver tráfego na final e apenas uma aeronave junto à cabeceira, aguardando para decolar, esta deverá manter-se em relação à direção do pouso a: 90 graus.
208. Indique qual dos voos abaixo não é considerado controlado: VFR em rota.
209. Quando se evidencie que o combustível tenha esgotado, ou que não é suficiente para permitir o pouso em lugar seguro, a aeronave entrará na fase de: perigo.
210. A frequência internacional de emergência em VHF é: 121.5 MHz.
211. A Altitude de Transição (TA) de cada aeródromo consta: nas cartas SID e IAC.
212. Altitude na qual, ou abaixo da qual, a posição vertical de uma aeronave é controlada por referência de altitude. É a definição de: Altitude de Transição.
213. Todo voo VFR realizado entre o pôr e o nascer do sol é considerado: visual noturno.
214. Situação na qual existe razoável certeza de que uma aeronave e seus ocupantes estão ameaçados de grave perigo e necessitam de assistência: fase de perigo.
215. Na descida, uma aeronave em voo VFR sob vortação radar, deve ajustar seu altímetro tão logo: passe o Nível de Transição.
216. São proibidos os voos VFR em aerovias, das aeronaves que: não possuam rádio.
217. Quando uma aeronave estiver iminentemente em perigo, deverá ser transmitido via fonia: o termo "MAYDAY".
218. Proporcionar separações adequadas entre aeronaves voando em aerovias é a finalidade do serviço de: controle de área.
219. Um triângulo em negrito representado nas cartas de rota deve, convencionalmente, ser interpretado como um ponto: de notificação obrigatório.
220. Quando um piloto ficar impossibilitado de continuar um voo visual em rota, em condições visuais (VMC), deve: pousar no aeródromo apropriado mais próximo.
221. Um teto de 1000 Ft com visibilidade de 3.000 m são os mínimos meteorológicos do aeródromo envolvido para a realização de voo: VFR especial.
222. O nível de transição será definido pelo piloto em comando, quando o órgão envolvido for: Estação de Telecomunicações Aeronáuticas.
223. Uma das fases de emergência que é caracterizada pela apreensão quanto à segurança de uma aeronave e seus ocupantes, é a fase de: alerta.
224. O voo visual especial, não poderá ser realizado: no período noturno.

225. Na descida, o altímetro deve ser ajustado ao passar pelo(a): Nível de Transição e para o QNH do momento.
226. Voando VFR dentro de uma TMA, caso haja deterioração das condições meteorológicas e não seja possível continuar sob VMC, a seguinte medida poderá ser adotada: solicitar autorização para continuar com VFR Especial.
227. Quando a aeronave não chegar dentro dos 30 minutos após a hora estimada pelo piloto ou calculada pelos órgãos ATS, entrará na fase de: incerteza.
228. Antes de receber instruções do órgão ATC, a aeronave deverá ter o seu transponder acionado no código: 2000.
229. Salvo instruções em contrário do órgão ATS apropriado, uma aeronave equipada com transponder, que estiver sendo interceptada, deverá selecionar o código: 7700.
230. As aeronaves que disponham de equipamento transponder funcionando deverão mantê-lo acionado: durante todo tempo de voo.
231. O piloto de uma aeronave só deve acionar a característica "IDENT" do seu transponder quando: for solicitado pelo controlador.
232. O código 2000, quando acionado no transponder durante o voo, indica que a aeronave: ainda não recebeu instruções do órgão ATC.
233. A letra "C" negra colocada verticalmente sobre um ponto amarelo indica: sala AIS.
234. Nas referências horárias contidas na AIP-BRASIL, nos serviços de tráfego aéreo e nas comunicações aeronáuticas utiliza-se a(o): tempo universal coordenado.
235. Numeração das pistas, circuitos e altura de tráfego de um aeródromo. Essas informações podem ser obtidas na carta de: aproximação visual (VAC).
236. O aviso aos aviadores, indicando alterações nas instalações e nos métodos de operação dos serviços de proteção ao voo, é designado pela abreviatura: NOTAM.
237. Na AIP-BRASIL as abreviaturas são encontradas na parte: GEN.
238. A publicação que contém informações aeronáuticas indispensáveis à navegação aérea, tem como sigla: AIP.
239. A letra "I" (índia) quando inserida no item 8, regras de voo, do PLN de voo significa: que o piloto se propõe a voar segundo as regras de voo por instrumento.
240. Com relação ao voo VFR local, para que se possa realizá-lo, é necessário que seja preenchido com antecedência um(a): plano de voo simplificado.
241. A abreviatura EOBT significa hora estimada de: calços fora.
242. O piloto de uma aeronave estima manter em voo uma velocidade de cruzeiro de 250 nós. Deverá ser declarado no PLN: N0250.
243. Deve ser preenchido no item 7 (identificação da aeronave), no máximo com: 7 caracteres.
244. O órgão ATS mais apropriado para receber diretamente do piloto o plano de voo é o(a): sala AIS.
245. A hora limite para entregar o plano VFR de uma aeronave, cuja hora estimada de calços fora seja 13:45Z será: 13:00 Z.
246. Em local desprovido de órgão de controle, qualquer decisão relativa as alterações no plano de voo compete ao: piloto da aeronave.
247. Com relação ao voo VFR realizado dentro dos limites da ATZ, CTR e TMA ou mesmo na inexistência desses espaços aéreos, até um raio de 50 km (27 NM) do aeródromo de partida é necessário que antes se preencha um(a): notificação de voo.
248. Quando for pretendido realizar um voo VFR a uma altitude de 2000 FT deverá ser declarado no FPL: A020.
249. O plano de voo é válido além da hora estimada de calços fora por até: 45 minutos.

250. Antes da decolagem para um voo VFR em rota o piloto de uma aeronave deverá apresentar a um órgão ATS local um(a): plano de voo completo.
251. Em relação a EOBT, o plano de voo deve ser apresentado na sala AIS com uma antecedência mínima de: 45 min.
252. A velocidade de cruzeiro da aeronave é de 320 quilômetros por hora, no plano de voo será registrada da seguinte forma: K0320.
253. Indique a alternativa correta para representar no item 15 do FPL, velocidade e nível de voo pretendido: N0250F075.
254. A responsabilidade de verificar se os aeródromos previstos no plano de voo estão praticáveis e homologados para o tipo de aeronave empregada e o tipo de operação pretendida é do: piloto em comando.
255. Considere dois aeródromos situados na FIR. Se o piloto de uma aeronave for realizar um voo VFR, de um aeródromo para outro, será descabido que o mesmo preencha um plano de voo, caso os aeródromos em questão tenham, entre si, uma separação de: 50 KM.
256. O maior nível de voo VFR que poderá ser utilizado por uma aeronave que pretenda voar em rota, fora de AWY e no rumo magnético 179 graus, é o FL: 135.
257. Uma das finalidades diretas do ATIS é possibilitar, nas TMA, um(a): diminuição do uso das frequências dos órgãos.
258. O plano de voo, deverá ser entregue antes do EOBT a sala AIS, até o limite de: 45 min..
259. Quando na reta final, estando a aeronave na trajetória correta, o piloto avistará as luzes do VASIS da seguinte forma: a 1ª fileira branca e a 2ª vermelha.
260. Em espaços aéreos de classe C, D, E, F e G, os voos VFR tem em comum: velocidade de 250 kt; abaixo do FL100.
261. Suponha-se pretender realizar um voo em rota, cuja hora de calços fora será 12:00 Z. Portanto, o respectivo Plano de Voo deverá ser apresentado até às: 11:15 Z.
262. O CBA classifica as aeronaves civis brasileiras em: públicas e privadas.
263. Para a realização de voo VFR em CTR e TMA, o piloto deverá apresentar na sala AIS da localidade de partida, um(a): NTV.
264. A aeronave estará na posição crítica de número 3 (três), quando: estiver na THR, aguardando para DEP.
265. A autorização ATC “livre pouso”, consiste em um sinal contínuo de luz: verde.
266. Dentre as aeronaves abaixo citadas, assinale a que tem prioridade na sequência para decolagem: helicóptero em missão policial de resgate.
267. Uma aeronave recebeu autorização para acionar os motores às 09:05Z, a hora limite para que se efetive o acionamento será às: 09:10Z.
268. A abreviatura FPC indica uma carta de: planejamento de voo.
269. Quando houver, na área de sinalização, um halter branco com dois traços negros, as aeronaves deverão: pouso e decolagem em pistas pavimentadas.
270. Em CTR classe B, as aeronaves em voo VFR recebem o serviço de: controle de aproximação.
271. A notificação de voo (NTV), quando apresentada à sala AIS, deverá ser entregue com uma antecedência mínima de: 10 min da EOBT.
272. Para a realização de um voo entre aeródromos, fora dos limites laterais de uma TMA, uma NTV será aplicável, quando os AD distarem entre si no máximo: 27 NM.
273. Pretendendo-se realizar um voo VFR em rota, cuja EOBT seja 09:30Z, se houver a necessidade de enviar uma mensagem DLA a hora limite será: 10:05Z.

274. Em um PLN, ao se declarar a "TAS" de 90Kt, deverá ser registrada a codificação: N0090.
275. RBHA 91: Requisitos de autonomia para um voo VFR de um avião. Tempo de voo SBMT para SBLO 01:50 h e SBLO para SBML 00:30 h, considerando os tempos de voo fornecidos, indique abaixo, qual a autonomia mínima exigida para o voo no período diurno entre os aeródromos de SBMT e SBLO: 02:20 h.
276. Em espaço aéreo de classe A, os voos VFR: não podem ser realizados.
277. Para determinar o nível de voo VFR mais baixo utilizável em rota, o piloto deverá considerar uma separação vertical, do solo ou água, de: 3000FT.
278. No cálculo de autonomia mínima requerida para realização de um voo VFR de um avião bimotor no período noturno sobre o continente, o piloto deverá adicionar ao tempo de voo entre os aeródromos mais: 45 minutos.
279. Na eventualidade de uma aeronave, que disponha de transponder, o piloto deverá mantê-lo ligado durante o tempo de voo no: MODO disponível.
280. Independente de solicitação do controlador radar, o piloto deverá desligar o equipamento transponder: logo após o pouso.
281. Decolando de um aeródromo na elevação de 1000 ft, tendo uma TA de 3000 ft e o nível de transição calculado no valor de 3500 ft, o piloto ajustará o altímetro ao cruzar: 3000 ft.
282. Em um aeródromo situado na FIR, provido de estação de telecomunicações aeronáuticas, a aeronave receberá o ATS indicado: AFIS.
283. Na prestação do ALRS, quando se receber informações que indiquem que as condições operacionais da aeronave são anormais, mas não indicando que seja possível um pouso forçado, caracteriza a fase de: alerta.
284. No ALRS, quando se evidenciar que o combustível não é suficiente para permitir o pouso em local seguro, caracteriza a fase de: DETRESFA.
285. Quando em manobras, na área de pouso e nas pistas de táxi, as aeronaves devem aplicar as regras: gerais.
286. O voo VFR dentro de uma CTR ou TMA, terá como limite de velocidade: 250 kt abaixo do FL100.
287. No ALRS, a situação na qual existe dúvida quanto à segurança de uma aeronave e de seus ocupantes, caracteriza a fase de: incerteza.
288. O órgão encarregado de organizar a execução das operações nas AWY e FIR é o: Centro de controle de área.
289. Das situações abaixo citadas, a que determina a interdição do AD é a: operação presidencial.
290. Em princípio as comunicações entre uma aeronave interceptada e a interceptadora deverão ser feitas na frequência: internacional de emergência.
291. Um avião monomotor, homologado somente para operações VFR, está realizando um voo VFR noturno em uma CTR classe C, as condições meteorológicas tendem a ficarem abaixo das VMC, o piloto deverá: pousar no aeródromo mais próximo.
292. A posição crítica, a partir da qual se liga o equipamento transponder, é a: 3 (três).
293. Das alternativas abaixo, a mensagem de posição tem como sequência correta: identificação, posição, hora, nível de voo, próxima posição e hora de sobrevoo.
294. O valor da pressão para o ajuste do altímetro que é comunicado às aeronaves, arredondado para o hectopascal inteiro inferior mais próximo é o: QNH.
295. O ATIS tem como objetivo aumentar a eficiência do controle e: diminuir o congestionamento das frequências.

296. Exceto para ARR e DEP, quando um avião a jato, realiza um voo VFR em local desabitado, a separação vertical entre a aeronave e o mais alto obstáculo deve ser de no mínimo: 500 FT.
297. Quando o órgão de controle informa que nos ouve clareza 3 (três) significa: Inteligível com dificuldade.
298. Quando em voo VFR, a aeronave pousa em outro AD que não o de destino declarado no FPL, e se este não for provido de órgão ATS, o piloto deverá transmitir a informação de chegada por qualquer meio de comunicação disponível a um órgão ATS, contendo: identificação da ACFT, AD de DEP, AD de DEST, AD de ARR, hora de ARR.
299. Espaço aéreo controlado onde um avião (VFR) não precisa ter rádio nem autorização é o de classe: E.
300. No preenchimento do FPL, quando a aeronave vai realizar um voo de transporte aéreo regular, temos que indicar no item apropriado a letra: S.
301. Um APP tem jurisdição em CTR e TMA, mas por delegação de órgão ATC superior, poderá controlar os voos dentro de: CTA.
302. Voando VFR na FIR, abaixo de 3000FT ALT ou quando aplicável 1000FT AGL, o piloto de um avião poderá voar com visibilidade mínima de: 5000 M.
303. Não deve ser utilizada nas comunicações bilaterais entre aeronave e órgão ATS a palavra: câmbio.
304. Em CTR classe B, com a finalidade de prover separação entre em voos VFR e IFR, as aeronaves recebem o serviço de: controle de aproximação.
305. Não havendo VAC e não sendo recebida nenhuma instrução específica da torre uma aeronave executando o circuito para pouso, ao fim da perna do vento, deverá: voar transversalmente ao eixo da RWY para interceptar a reta final.
306. A altitude de transição de cada aeródromo será informada nas cartas aeronáuticas: IAC e SID.
307. Em aeródromo desprovido de órgão ATC e VAC, após a decolagem as aeronaves devem: efetuar curva a esquerda.
308. Quando necessário será dada uma autorização ATC para pouso, através de um sinal de luz: verde contínua.
309. Em espaços aéreos de classe B, os voos VFR recebem serviço de: controle de tráfego aéreo.
310. O vôo VFR em espaço aéreo classe G, no FL 095 ou abaixo, terá como limite a velocidade: 250KT.
311. Uma aeronave em voo na AWY A11 declara emergência e informa, que efetuará pouso forçado. Dentro da prestação do ALRS fica configurada a fase de: perigo.
312. A noite uma aeronave em voo VFR com o código SSR 7600, notificará que recebeu as instruções da TWR: piscando os faróis de pouso, duas vezes.
313. O relatório final referente a acidente ocorrido com aeronave civil, tem em princípio, caráter: ostensivo.
314. Considerando as condições operacionais ou de segurança, poderão ser utilizados por quaisquer aeronaves, sem distinção de propriedade ou nacionalidade, mediante o ônus da utilização os aeródromos: públicos.
315. A elevação de um determinado aeródromo é de 3800 pés. Um avião a jato no circuito de tráfego está mantendo a altitude de 5300 pés e, recebe da TWR local a sua sequência de pouso. Com base no descrito, pode-se afirmar que a aeronave está na posição crítica de número: 4.
316. Para a proteção do tráfego de aeródromo é estabelecido no seu entorno um espaço aéreo, que tem como designativo específico: ATZ.

317. Uma aeronave voando sob VFR em espaço aéreo classe B, C ou D, deve informar suas posições ao órgão ATS apropriado: sobre os pontos de notificação compulsória.
318. A circular de informação aeronáutica tem por abreviatura: AIC.
319. Os voos VFR serão efetuados em um nível apropriado à rota, de acordo com a tabela de níveis de cruzeiro, quando em relação ao solo ou água forem realizados acima de: 3000 pés.
320. Dentro da área de abordagem do fator operacional, a condição que, aliada a outras, em sequência ou como consequência, pode conduzir a ocorrência de um acidente aeronáutico: condições meteorológicas adversas.
321. A determinação a uma aeronave em voo de pousar no aeródromo e dirigir-se ao estacionamento, pode ser dada por luz: branca intermitente.
322. A abreviatura correspondente ao Serviço de Informação de Voo de Aeródromo é: AFIS.
323. Quando aplicável, o menor nível de voo VFR que poderá ser utilizado por uma aeronave que pretenda voar em rota no rumo magnético 115 graus, é o FL: 035.
324. Entrando em TMA com plano de voo VFR e, não se tenha conseguido contato rádio com o APP e a TWR, a aeronave deverá chamar, na ordem estabelecida o(a): TWR dentro da TMA.
325. Quando uma aeronave precisar de tratamento especial, devido transportar enfermo, deverá indicar no item apropriado do plano de voo (18): STS/.
326. Um plano de voo completo deverá ser preenchido, quando se pretenda voar VFR em: rota.
327. A coordenação, do serviço de busca e salvamento é normalmente realizado por um(a): RCC.
328. Uma aeronave em aproximação para pouso em um aeródromo cuja elevação é de 2369 pés, QNH 1014.5 hPa, altitude de transição de 6000 pés e sendo 6500 pés o nível de transição, o piloto deverá ajustar o altímetro com o valor do QNH, ao passar pelo: FL 065.
329. O Código Brasileiro de Aeronáutica classifica as aeronaves civis em: públicas e privadas.
330. Quando houver um sinal visual para instruir as aeronaves, no sentido de que devem pousar, decolar e taxiar nas pistas pavimentadas ou compactadas será observado na aérea de sinalização: um halter branco.
331. O nível mínimo de uma aerovia do espaço aéreo inferior é: o estabelecido pelo DECEA e indicado nas ERC.
332. Antes de partir para um voo local VFR, o piloto de uma aeronave pousada em uma aeródromo que possui todos os órgãos ATS/AIS deve apresentar uma plano de voo: simplificado.
333. Cada mensagem ATIS será identificada por designador representado por um(a): letra do alfabeto.
334. Para decidir sobre as operações de pouso ou decolagem, quando as condições do vento forem desfavoráveis, os parâmetros a serem considerados pelo piloto são: performance da aeronave e comprimento da pista.
335. A responsabilidade de certificar-se das condições operacionais dos auxílios-rádio e luminosos dos aeródromos envolvidos na operação pretendida, é do(a): piloto em comando.
336. As aeronaves em voo VFR dentro de TMA classe C ou D, deverão ter seus altímetros ajustados em 1013.2 hPa, quando em voo: acima da altitude de transição.

337. Havendo em uma TWR as posições abaixo citadas, antes da partida o piloto deverá estabelecer contato rádio com o(a): autorização de tráfego.
338. Em espaço aéreo controlado, TMA classe A, os voos VFR: não podem ser realizados.
339. Uma condição que envolve a segurança da aeronave ou de alguma pessoa a bordo, mas que não requer assistência imediata; é definida como a situação de: urgência.
340. Em rotas não definidas por pontos de notificação compulsórios, quando aplicável, as aeronaves transmitirão suas posições ao órgão ATS apropriado: 30 minutos após a DEP e depois a intervalos de 60 minutos.
341. Um dos fatores contribuintes que conduz a ocorrência de um acidente aeronáutico, classificado na área do fator material, denomina-se: falha do projeto.
342. O tipo de manutenção que é realizada através de inspeções ou revisões periódicas, objetivando a preservação da segurança de voo, é denominado manutenção: preventiva.
343. A hora limite para entrega de um plano de voo completo de uma aeronave, cuja EOBT seja 13:20Z, será: 12:35Z.
344. O circuito de tráfego padrão para aeronaves a jato é efetuada na altura de: 1500 pés.
345. Na AIP-BRASIL, as informações sobre busca e salvamento são encontradas na parte: GEN.
346. Uma aeronave voando visual em TMA classe C ou D, poderá desenvolver velocidade maior que 250 KT, quando estiver acima do nível de voo: 100.
347. Os designativos ERC, ARC e ADC indicam, respectivamente, cartas de: rota, área e aeródromo.
348. As operações de pouso e decolagem, a partir de outro ponto da pista que não seja a cabeceira, considerando a performance da aeronave e o comprimento da pista: poderão ser realizadas por decisão do piloto.
349. Considere uma aeronave não homologada IFR em voo dentro de uma TMA e a VMC tendem a ficar abaixo dos mínimos. Diante das condições o piloto deverá pousar ou solicitar ao APP: autorização para prosseguir VFR especial.
350. Na operação de táxi, durante uma ultrapassagem previamente autorizada pela torre, a aeronave colide com outra. O responsável pelo acidente será o: piloto em comando.
351. Caso uma autorização emitida pela TWR, não seja adequada para a segurança da aeronave, o piloto deve: solicitar nova autorização.
352. RBHA 91: a autonomia mínima exigida para um avião realizar voo VFR noturno, deverá ser suficiente para chegar ao destino e voar mais: 45 min.
353. Em um aeródromo, cuja elevação seja de 1700 ft, uma aeronave turboélice deverá efetuar o circuito de tráfego padrão a uma altura de: 1000 ft.
354. Não será compulsória a apresentação do plano de voo: sem equipamento rádio dentro de fronteiras nacionais.
355. Quando as condições de tráfego o permitirem os voos VFR especial poderão ser autorizados pelo(a): APP.
356. Caberá ao piloto em comando de uma aeronave em voo VFR providenciar sua própria separação em relação a obstáculos e demais aeronaves por meio do uso da visão, exceto no espaço aéreo classe: B.
357. Entrando em uma TMA com plano de voo VFR e não conseguindo contato rádio com o APP e outras TWR, a aeronave deverá chamar, como última opção o(a): ACC com sede na TMA.
358. O voo VFR em espaço classe C, no rumo magnético de 350 graus, não será permitido caso o(a): equipamento rádio com clareza 2 (dois).

359. Dentro dos critérios operacionais e dos mínimos meteorológicos de aeródromo, o farol rotativo (ABN) será ligado no período diurno para indicar que: são permitidas operações IFR ou VFR especial.
360. Quando o tráfego o permitir, o APP poderá autorizar o voo VFR especial, desde que as condições de teto e visibilidade sejam, respectivamente, iguais ou superiores a: 1000 pés e 3000 metros.
361. Havendo pena de suspensão, a mesma será aplicada por um período de até: cento e oitenta dias.
362. Dentre as aeronaves citadas abaixo, assinale a que tem prioridade na sequência de pouso: avião em emergência.
363. Quando em voo VFR entre AD providos de órgãos ATS, a aeronave que pousar em outro AD que não o de destino, o piloto deverá transmitir a informação de chegada por qualquer meio de comunicação disponível ao órgão mais próximo. A identificação da aeronave deverá ser completada com: os aeródromos de decolagem, destino, pouso e a hora de chegada.
364. Em caso de interceptação de uma aeronave, salvo instruções em contrário do órgão ATS apropriado, o piloto deverá imediatamente acionar o código transponder: 7700.
365. Quando duas aeronaves de mesma categoria aproximarem-se com proas convergentes, aproximadamente no mesmo nível, a aeronave: da direita terá direito de passagem.
366. Das condições para a realização de um voo VFR noturno entre aeródromos dentro de uma CTR classe D, não se aplicarão a este voo as exigências de: piloto habilitado para voo IFR.
367. Quando a aeronave dispuser do equipamento do SSR, o piloto deverá mantê-lo ligado: durante o tempo de voo.
368. Quando um aeródromo Brasileiro possuir uma estação de telecomunicações aeronáuticas (AFIS), as duas primeiras letras do indicador de localidade serão: SB.
369. Caso se obtenha contato com o APP na entrada da TMA, a aeronave deve chamar a TWR do aeródromo de destino com uma antecedência de pelo menos: 5 minutos.
370. O órgão ATC, que proporciona separação entre as aeronaves em voo VFR especial, é o(a): APP.
371. Em aeródromo não controlado provido de AFIS, uma NTV deverá ser apresentada ao órgão AIS, quando o aeródromo de destino estiver distante até: 27 NM.
372. Quando aplicável, o menor nível de voo para a realização de um voo VFR no rumo magnético de 220°, é o FL: 045.
373. Quando o circuito de tráfego de um aeródromo não for padrão, a circulação da área de pouso será indicada através de uma: VAC.
374. Das alternativas abaixo, a aeronave que pertence ao serviço aéreo privado, é a de: instrução.
375. Considerando-se o MSL, uma aeronave evoluindo em TMA classe C, poderá desenvolver velocidade maior que 250 KT, quando estiver acima de: 10000 FT.
376. Uma cruz de cor contrastante, branca ou amarela colocada na pista de pouso, indica: pista impraticável.
377. Uma das finalidades diretas do ATIS é possibilitar nas TMA, uma diminuição do: uso das frequências dos órgãos ATS.
378. Quando o piloto em comando de uma aeronave solicita os recursos de salvamento e de prestação de socorro para o atendimento de aeronave em emergência (trem de pouso avariado), é a condição de: socorro.

379. Voando sob VFR em espaço aéreo não controlado na altitude de 3000 FT ou quando aplicável na altura de 1000 FT AGL, o piloto de um avião poderá voar com visibilidade mínima de: 5000 m.
380. Em um circuito de tráfego de aeródromo, a trajetória de voo paralela a pista em uso e com sentido contrário ao do pouso, é denominada perna: do vento.
381. O menor nível de voo, dos abaixo indicados, que podem ser selecionado para realização de um voo VFR em rota, no rumo magnético 060 graus, é o FL: 055.
382. Os espaços condicionados são designados pelas letras: D, P e R.
383. Nenhuma aeronave poderá voar tão próxima de outra, a uma distância: que possa ocasionar perigo de colisão.
384. Um voo sob VFR em uma FIR, no rumo 045 graus magnéticos, pode ser conduzido no FL: 135.
385. Aeródromo desprovido de órgão ATC, RWY 02/20. Conhece-se o vento (100/02 KT), portanto, para a decolagem: pode-se usar qualquer pista.
386. Uma pista que tenha as cabeceiras orientadas nos rumos magnéticos 074 e 254 graus, levará os números: 07 e 25.
387. As aeronaves civis utilizadas nos serviços aéreos concedidos e autorizados, são as aeronaves: privadas.
388. As mensagens inerentes ao plano de voo, considerando-se a EOBT, serão aceita até o limite de: 35 minutos.
389. As pistas orientadas nos rumos magnético 157 e 232 graus, respectivamente, serão indicadas como: 16 e 23.
390. Quando um voo VFR dentro de uma aerovia, no rumo magnético de 220 graus, o piloto deverá: reportar as posições previstas.
391. O local no aeródromo, onde podem ser obtidas informações relativas aos serviços de tráfego aéreo, estará sinalizado com um(a): letra "C" de cor negra em fundo amarelo.
392. O Centro de Coordenação de Salvamento, Serviço de Informação de Voo em Aeródromo e Área de Controle, respectivamente, tem as abreviaturas: RCC, AFIS e CTA.
393. Denominação dada a um nível que se mantém constante durante uma etapa considerável do voo: nível de cruzeiro.
394. Com referência ao solo ou a água, os voos VFR em rota serão efetuados em um nível de voo apropriados, quando realizados acima de: 3000 FT.
395. Sempre se pode afirmar que uma aeronave voando acima do FL 145 está: sob IFR.
396. Na AIP-BRASIL a parte que contém informações sobre espaço aéreo condicionado, é a: ENR.
397. Exceto nas condições previstas, o voo de aviões sobre lugares habitados e grupo de pessoas ao ar não se realizará abaixo da altura de: 300 metros.
398. O nível de voo mais baixo disponível para uso, acima da altitude de transição, é o nível: de transição.
399. Espaço aéreo controlado; onde o avião não precisa dispor de equipamento rádio e de autorização para ingressar e voar, é o de classe: E.
400. No plano de voo, considerando-se a EOBT, o limite máximo para se enviar uma mensagem CNL, é de: 35 minutos.
401. O serviço prestado com a finalidade de proporcionar separações entre aeronaves sob responsabilidade de um órgão ATC é o de: controle.
402. Durante o dia, uma aeronave em voo nas proximidades de um aeródromo e com o código SSR 7600 poderá visualizar sinais luminosos emitidos pela TWR, dentro de um raio de até: 05 km.

403. Em uma mensagem de posição, transmitida por uma aeronave ao órgão ATS, após o nível de voo ou altitude, o piloto deverá informar: próxima posição e hora de sobrevoo.
404. Uma pista, orientada na direção magnética 003 graus, terá na sua cabeceira, a seguinte numeração: 36.
405. O deficiente planejamento, erro cometido pelo piloto, decorrente de inadequada preparação para o voo ou parte dele, está dentro da área do fator: operacional.
406. O encerramento do plano de voo para um aeródromo desprovido de órgão ATS ocorrerá, automaticamente, ao se completar o(a): EET.
407. Considere EOBT 09:30Z, se houver necessidade de enviar uma mensagem DLA, a hora limite será: 10:05Z.
408. Os órgãos de controle de tráfego aéreo, ACC, APP e TWR controlam respectivamente os seguintes espaços aéreos: CTA, TMA e ATZ.
409. O limite vertical inferior das regiões de informação de voo é o: solo ou água.
410. A aeronave que tiver recebido autorização de pouso e deixar de fazê-lo, passados 5 minutos sem que se tenha conseguido manter contato, será considerada em emergência na fase de: alerta.
411. O sinal de luz vermelha intermitente, emitido por uma TWR a uma aeronave em voo, significa: aeródromo impraticável.
412. RBHA 91: a autonomia mínima para um avião voar VFR diurno entre SBMT/SBGL, sabendo-se que o tempo de voo até o destino é de 01:30 h, será de: 02:00 h.
413. A região de informação de voo é um espaço aéreo: com serviço de informação de voo e alerta.
414. Todo voo VFR estará sujeito ao controle de tráfego aéreo, quando realizado dentro de: ATZ provida de TWR.
415. Uma aerovia inferior entre dois auxílios rádio, distantes entre si 44NM, terá uma largura máxima de: 11 NM.
416. O serviço de controle de aérea, é normalmente prestado por um(a): ACC.
417. Quando o órgão ATS presta informações sobre perigos de abaloamento para as aeronaves em voo nos espaços aéreos de classe C, D, E, F e G, estará proporcionando o: FIS.
418. Em espaço aéreo controlado, a visibilidade em voo para realização de um voo VFR de avião no FL 055, deve ser igual ou superior a: 5 km.
419. No circuito de tráfego padrão, "pista em uso 18", o rumo da perna base será de: 270°.
420. A ordenação do fluxo de tráfego aéreo e a prevenção de colisão entre aeronaves que voam sob controle na ATZ, são tarefas atribuídas ao órgão designado como: torre de controle de aeródromo.
421. As instruções: "aeródromo impraticável, não pouse" e "regresse ao estacionamento", respectivamente, são dadas pela torre de controle através dos sinais luminosos: vermelho intermitente e branco intermitente.
422. Em pistas, onde as marcas de ponto de espera no táxi sejam inexistentes, as aeronaves deveram manter-se, em relação a RWY, a uma distância mínima de 50 metros quando a mesma tiver um comprimento igual ou maior de: 900 metros.
423. O espaço aéreo condicionado SBP-509 é uma área: proibida.
424. As aerovias G 678 e UW11 pertencem, respectivamente, ao espaço aéreo: inferior e superior.
425. O serviço que tem como objetivo aumentar a eficiência do controle, pela transmissão automática e repetitiva de informação de rotina, porém essenciais ao tráfego aéreo, tem como sigla: ATIS.

426. Um avião em voo VFR em espaço controlado deverá manter das nuvens, uma distância vertical de pelo menos: 300 m.
427. Inicialmente a autorização ATC, que poderá ser dada pela TWR a uma aeronave na posição crítica número 1 (um), será para: iniciar o táxi.
428. Na posição crítica número 6 (seis) as aeronaves recebem ou solicitam: instruções para estacionamento.
429. O aeródromo no qual uma aeronave pode pousar, logo após a decolagem, se for necessário, caso não seja possível utilizar o aeródromo de saída é a definição de aeródromo de alternativa: pós-decolagem.
430. O maior nível de voo para a realização de um voo VFR no rumo magnético 090 graus é o FL: 135.
431. As aeronaves com plano de voo VFR não poderão entrar, sem autorização do respectivo APP, em TMA ou CTR classes: B, C ou D.
432. O código 2000, quando selecionado no transponder, indica que a aeronave: ainda não recebeu instruções do órgão ATC.
433. Após um acidente aeronáutico, todo tripulante terá cancelado o seu: CMA.
434. O voo VFR especial não será autorizado: do por ao nascer do sol.
435. Em caso de acidente, a guarda da aeronave ou seus destroços, objetivando a preservação dos indícios e evidências, é responsabilidade do(a): proprietário e, ou operador.
436. Em espaços aéreos C, D, E, F e G, os voos sob VFR tem em comum o serviço de: alerta.
437. Uma ocorrência anormal que sobrevindo a uma aeronave, (tal como um vazamento de combustível ou alarme falso de fogo) da qual não resultou em danos pessoais e ou materiais, caracteriza um: incidente aeronáutico.
438. Pode-se afirmar que uma aeronave no FL 080 está voando sob: IFR.
439. A instrução dada pela TWR, a uma aeronave sem rádio, para que esta regresse e pouse, é feita através de um sinal de luz intermitente: verde.
440. O voo VFR no período noturno não é autorizado: para aeronaves sem rádio.
441. As aeronaves que sobrevoarem aeródromos com AFIS no espaço aéreo inferior num raio de 27 NM, deverão manter escuta do órgão ATS identificado como: rádio.
442. Os avisos e, ou informações emitidos pelos CRN ou CGN, das alterações nas instalações e nos métodos de operação dos SISCEAB, é designado pela abreviatura: NOTAM.
443. Os Serviços de Tráfego Aéreo são prestados nos espaços aéreos: sob jurisdição do Brasil.
444. Nos aeródromos cadastrados para operação IFR, sem órgão ATC, será prestado o: AFIS.
445. A velocidade cruzeiro da aeronave é de 110 nós. No PLN de voo deverá ser registrada da seguinte forma: N0110.
446. Dentre os abaixo citados, o nível apropriado para a realização de um voo VFR em rota, no rumo magnético 190 graus, é o FL: 085.
447. Em AD controlado, o AFIS é normalmente prestado por um(a): TWR.
448. A fim de prevenir colisões entre aeronaves, acelerar e manter ordenado o fluxo de tráfego aéreo, o serviço de controle de área será proporcionado aos voos controlados em: AWY.
449. Após da partida de localidade desprovida de órgão ATS/AIS, a aeronave que pretenda voar VFR em rota, deve apresentar em voo ao órgão ATS apropriado o plano: AFIL.

450. Quando autorizado pelo APP o voo VFR abaixo da VMC realizado dentro de uma TMA e/ou CTR é o que denominamos de voo: especial.
451. As cartas de pouso, aproximação e de saída constam no manual: AIP-MAP.
452. O plano de voo relativo a uma série de voos regulares, que se realizam frequentemente com idênticas características básicas, é denominado de: RPL.
453. No plano de voo, o item 18 deverá conter compulsoriamente o indicador de localidade ou o nome do aeródromo da última decolagem precedido da abreviatura: FROM/.
454. Quando o órgão ATS nos informar que ouve clareza 4 (quatro), significa que a transmissão está: inteligível.
455. Nos procedimentos radiotelefônicos, a distância de 6 NM devem ser pronunciada: meia dúzia de milhas.
456. Quando utilizamos a tabela para a determinação do nível de transição, comparando o valor do QNH com a pressão de 1013.2 hPa, concluímos que seu valor do QNH for igual ou menor, o nível de transição será: maior.
457. Ao sobrevoar pontos de notificação compulsórios, o piloto em comando transmitirá uma notificação padronizada ao órgão ATS. Esta mensagem é destinada a fornecer elementos: essenciais à segurança do tráfego aéreo.
458. Quando o peso máxima de decolagem de uma aeronave for de 7500 kg, no plano de voo deverá ser indicada a letra: M.
459. Na AIP-BRASIL, a parte que contem as abreviaturas internacionais e nacionais utilizadas nas publicações AIS é identificada pela abreviatura: GEN.
460. Com a finalidade de reduzir os riscos da esteira de turbulência, entre uma aeronave leve ou média que decola da cabeceira da pista; atrás de uma aeronave pesada, a separação mínima será de: 2 min.
461. Quando o número de pessoas a bordo for desconhecido no momento da apresentação do FPL, deverá ser inserida a abreviatura: TBN/.
462. O código 2015 quando selecionado no transponder, indica que a aeronave: está operando com o código discreto.
463. Exceto os casos previstos nas publicações aeronáuticas, é proibida a operação de aeronaves sem equipamento rádio ou com este inoperante nos aeródromos providos de: TWR ou AFIS.
464. O piloto de uma aeronave, ao acusar o recebimento de uma mensagem ATIS, deverá obter do órgão ATS a informação atualizada, referente ao: ajuste de altímetro.
465. No formulário do plano de voo para indicar o tipo de equipamento (SSR) instalado na aeronave em funcionamento, transponder Modo A (4 dígitos - 4098 códigos) e Modo C, o piloto preencherá com a letra: C.
466. Para o ajuste do altímetro, a determinação do nível de transição considera os parâmetros de: QNH e TA.
467. Quando o ATC prestar, ao mesmo tempo, FIS e ATC, a prestação do FIS será precedida pelo: ATC.
468. O código 2000 será utilizado pela aeronave: antes de receber instruções do ATC.
469. O piloto deverá desligar o transponder da sua aeronave imediatamente após o pouso: independente de solicitação do controlador.
470. A comunicação de um acidente aeronáutico ou da existência de destroços de aeronaves: é obrigação de qualquer pessoa.
471. Quando o piloto de uma aeronave for realizar um voo VFR inteiramente em uma ATZ, CTR ou TMA, deverá apresentar ao órgão ATS um plano de voo tecnicamente definido como: simplificado.

472. O Código Brasileiro de Aeronáutica classifica as aeronaves brasileiras em: civis e militares.
473. O comandante da aeronave exerce a autoridade que lhe é atribuída pelo Código Brasileiro de Aeronáutica e por outras disposições legais, sobre pessoas e coisas embarcadas: desde o momento em que se apresenta para o voo, até aquele em que entrega a aeronave, concluída a viagem.
474. Toda área destinada ao pouso, decolagem e movimentação de aeronaves é denominada: aeródromo.
475. Em um circuito de tráfego padrão, a trajetória de voo compreendida entre a perna contra o vento e a perna do vento, imediatamente anterior a esta, é denominada: perna de través.
476. Dentre as alternativas citadas abaixo, indique aquela que apresenta uma das condições essenciais para um piloto realizar um voo VFR diurno: os aeródromos envolvidos deverão estar registrados para operação VFR.
477. Nas cartas, os espaços aéreos perigosos, proibidos e restritos são, respectivamente, designados pelas letras: D/P/R.
478. Em rotas “não” definidas por pontos de notificação compulsórios, as aeronaves transmitirão suas posições após os primeiros trinta minutos de voo e, depois, a intervalos de: 60 min..
479. Estão isentos da apresentação do plano de voo: o voo de aeronave em missão SAR; e o voo de aeronave que não disponha de equipamento rádio decolando de aeródromo desprovido de órgão ATS.
480. A antecedência mínima da EOBT, para a apresentação de uma notificação de voo, à sala AIS, é de: 10 min..
481. A luz verde contínua, emitida para as aeronaves no solo, significa: livre decolagem.
482. A provisão automática de informações de uso comum e atualizadas para aeronaves que chegam e para as que partem, disponível durante 24 horas ou parte desse tempo, é denominada: ATIS.
483. O serviço de controle de tráfego aéreo, dentre as alternativas abaixo, será proporcionado a todos os: voos VFR especiais.
484. Dentre as alternativas abaixo, assinale a que apresenta um nível par para a realização de um voo VFR, fora de AWY, no rumo magnético 195°: 045.
485. Em uma mensagem de posição, transmitida por uma aeronave ao órgão ATS, além da identificação da ACFT, posição, hora e FL ou altitude, o piloto deverá informar a: próxima posição e a hora de sobrevoo.
486. A luz vermelha intermitente emitida pela torre, estando a aeronave no solo, significa: afaste-se da pista.
487. Ao cumprir a instrução dada pela torre, para que seja tomada a posição 3, o piloto deverá: posicionar-se na THR da pista em uso.
488. Um quadrado vermelho com duas diagonais amarelas, quando colocado na área de sinalização do aeródromo, indica que: o pouso é proibido.
489. Em um aeródromo, cuja elevação seja de 1700 ft, o circuito de tráfego padrão, para aeronaves a reação, será efetuado a uma altura de: 1500 ft.
490. Na existência de todos os espaços aéreos controlados previstos ao redor de um AD, uma ACFT que parte com plano de voo VFR deve manter a escuta na frequência do APP, até o limite da: TMA.
491. As licenças, os Certificados de Habilitação Técnica e o Certificado Médico Aeronáutico, respectivamente, têm validades de caráter: permanente, temporário e temporário.

492. Consideradas as prorrogações máximas, a suspensão de um certificado de habilitação técnica poderá perdurar por um prazo total de: 360 dias.
493. Segundo o CBA, são consideradas território de sua nacionalidade, onde quer que se encontrem, as aeronaves: militares e a serviço do estado.
494. A mensagem de posição emanada pelo piloto de uma aeronave em voo, ao órgão ATS, é composta, ordenadamente, de: identificação da aeronave, posição, hora, nível de voo, próxima posição e hora de sobrevoo.
495. A AIP-BRASIL é dividida em partes denominadas: Generalidades (GEN), Em Rota (ENR) e Aeródromos (AD).
496. Estando sob controle de um APP, as aeronaves terão entre si uma separação vertical, mínima, de: 1000 ft.
497. Em um aeródromo, cuja elevação seja de 1500 ft, o circuito de tráfego padrão, para aeronaves a hélice, será efetuado a uma altura de: 1000 ft.
498. O altímetro será ajustado em 1013,2 hPa, durante a subida, ao: passar pela altitude de transição.
499. As mensagens ATIS são identificadas por um designador: alfabético.
500. Uma aeronave recebeu a autorização do seu PLN às 13:25Z e acionou os motores às 13:28Z. Para que a autorização “não” perca a validade, esta aeronave deverá iniciar o táxi até, no máximo, às: 13:33Z.
501. Dentre as alternativas citadas abaixo, assinale a que possui maior prioridade para a decolagem: aeronave em missão de segurança interna.
502. O espaço aéreo de dimensões definidas, dentro do qual possam existir, em momentos específicos, atividades perigosas para o voo de aeronaves, é chamado área: perigosa.
503. Em um aeródromo, o sinal terrestre que significa planadores em voo é: cruz branca dupla, na área de sinalização.
504. A suspensão das operações de pouso e decolagem, em função do aeródromo estar impraticável, pode ser determinada por: pista alagada.
505. Em um circuito de tráfego padrão, a trajetória de voo paralela à pista em uso e no mesmo sentido do pouso, é denominada perna: contra o vento.
506. O alcance da pistola de sinais luminosos é de: 8 NM, durante a noite.
507. Estando no circuito de tráfego, durante o dia, o piloto de uma aeronave sem rádio acusará ter recebido a sinalização emitida pela TWR do aeródromo: balançando as asas da aeronave.
508. O órgão central do SIPAER, a quem cabe a orientação normativa do sistema é o(a): CENIPA.
509. A legislação que se aplica a todos os aeronautas nacionais e estrangeiros, em todo território nacional, assim como no exterior, até onde for admitida a sua extraterritorialidade, é o(a): Código Brasileiro de Aeronáutica.
510. Quando o comprimento da RWY for de 800 m e esta não possuir ponto de espera demarcado, a ACFT deverá aguardar a autorização para a decolagem, a uma distância da lateral de tal RWY, de no mínimo: 30 m.
511. O comandante poderá delegar as atribuições que lhe competem, exceto aquelas referentes ao(a): segurança de voo.
512. A atividade aérea, cuja finalidade é atender às necessidades da sociedade civil, denomina-se serviço aéreo: público.
513. Uma cruz branca dupla na área de sinalização significa: voo de planadores.

514. Sempre que um aeródromo público é dotado de instalações, facilidades para apoio de operações de aeronaves e serviço de embarque e desembarque de pessoal e carga, diz-se que é um: aeroporto.

515. Em 12 de dezembro de 2013, o departamento de controle do espaço aéreo (DECEA) desmembrou a Instrução do Comando da Aeronáutica (ICA) 100-12/2009. Essa iniciativa produziu as seguintes publicações oficiais: ICA 100-12/2013 - Regras do Ar; ICA 100-37/2013 - Serviços de Tráfego Aéreo; e MCA 100-16/2013 - Fraseologia de Tráfego Aéreo.

516. Dentre as alternativas abaixo, assinale a correta quanto ao uso da fraseologia padrão: 6 NM: meia dúzia de milhas náuticas.

517. A parte do aeródromo destinada à decolagem, ao pouso e ao táxi de aeronaves, excluídos os pátios, chama-se área: de manobras.

518. Segundo as regras de voo, as aeronaves são normalmente instruídas, pelo controlador da TWR, a usar a RWY que oferecer maior vantagem em relação à operação a ser realizada, quando o vento de superfície for de velocidade inferior a: 6 kt.

519. Dentre os níveis de voo citados abaixo, indique o apropriado para a realização de um voo VFR em rota, no rumo magnético 145 graus: FL 75.

520. Dentre as alternativas relacionadas abaixo, assinale a que apresenta a maior prioridade correspondente às aeronaves que partem: transportando enfermo.

521. Entre o por e o nascer do sol, todas as aeronaves em voo deverão exibir, somente, as luzes de: anticollisão e de navegação.

522. A categoria da aeronave, segundo a esteira de turbulência, cujo peso máximo de decolagem certificado é inferior a 136000 kg e superior a 7000 kg, é representada pela letra: M.

523. A designação dada à uma área perigosa, de número 14, do terceiro COMAR, é: SBD 314.

524. A Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica nº 3-3/2013 - NSCA 3-3 - trata do(a): Gestão da Segurança de Voo na Aviação Brasileira.

525. Estabelecer protocolos, responsabilidades e atribuições para o planejamento e a execução das atividades básicas de prevenção de acidentes aeronáuticos, permitindo que os Elos do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos desenvolvam tais atividades de acordo com as características das missões e as especificidades de suas organizações, visando a melhoria da Segurança de Voo das operações aéreas no Brasil, é a finalidade da: NSCA 3-3/2013.

526. De acordo com CBA, os voos internacionais regulares podem ser realizados por operadoras: nacionais e estrangeiras.

527. Dentre as alternativas citadas abaixo, assinale a aeronave que possui maior prioridade para o pouso: em operação SAR.

528. Os Certificados de Habilitação Técnica e Médico Aeronáutico vigoram por um prazo estabelecido. Já as licenças de tripulantes: têm caráter permanente.

529. Dentre as alternativas abaixo, assinale a correta quanto à obrigatoriedade da apresentação do plano de voo: sempre que se pretenda voar através de fronteiras internacionais.

530. Quando um aeródromo estiver sendo utilizado para operações militares, este será considerado: interdito.

531. Para que uma ACFT possa penetrar em áreas restritas, deverá se ajustar às restrições ou, então, obter autorização através do(a): SRPV.

532. Quando uma aeronave estiver sendo objeto de interferência ilícita, a mesma encontrar-se-á na fase de: alerta.

533. O PT-PKO estimou chegar ao ponto previsto de entrada em área de controle, às 12:52Z. Neste caso, o horário limite para apresentação do plano, em voo, é: 12:42Z.
534. O plano de voo simplificado aplica-se ao voo VFR realizado inteiramente em ATZ, CTR, TMA ou, na inexistência desses espaços aéreos, em um raio de: 50 km.
535. No serviço de tráfego aéreo, o órgão que tem por finalidade exercer o controle dentro de uma ATZ é designado: TWR.
536. Utilizando o equipamento radar, o controlador será o responsável pela navegação da aeronave quando estiver sendo prestado o serviço de: vetoração.
537. O serviço prestado com a finalidade de proporcionar avisos e informações úteis para a realização segura e eficiente dos voos, é o de: informação de voo.
538. Para que um aeródromo seja considerado aberto para operação VFR, é necessário que o teto seja de pés e que a visibilidade seja de metros. Os valores que completam corretamente a afirmação acima são: 1.500; 5.000.
539. Quando o comprimento da pista de um aeródromo for de 900 metros, sem marcas de espera, as aeronaves que precisarem aguardar junto à cabeceira manterão uma distância mínima da pista em uso, de: 50 m.
540. As categorias das aeronaves, segundo a esteira de turbulência, são: leve/média/pesada.
541. A velocidade de cruzeiro de 220 quilômetros por hora será registrada, no plano de voo, com a codificação: K0220.
542. A NSCA 3-3/2013 é de aplicação compulsória no âmbito: do Comando da Aeronáutica.
543. Quando da inexistência de marcas de ponto de espera no táxi, e sendo de 1056 metros o comprimento da pista em uso, uma aeronave deverá manter-se da lateral da mesma, a uma distância mínima de: 50 m.
544. Havendo uma emergência, na qual haja necessidade de algum tipo de alijamento, o comandante assumirá a responsabilidade: registrará a ocorrência no diário de bordo e, concluída a viagem, comunicará à autoridade aeronáutica.
545. O piloto de uma aeronave será normalmente instruído a usar a pista que oferecer maior vantagem, quando o vento na superfície for de velocidade inferior a: 10 km/h.
546. Segundo o Código Brasileiro de Aeronáutica, toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves denomina-se: aeródromo.
547. De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica, os serviços de transporte aéreo público internacional podem ser realizados por empresas: nacionais ou estrangeiras.
548. Durante o táxi, as aeronaves devem obedecer às regras: gerais.
549. Nos voos em condições visuais, a responsabilidade de se evitar abalroamento entre aeronaves no circuito é do: piloto de aeronave.
550. O mais alto nível VFR, no rumo magnético 155°, é o: 135.
551. Nas cartas, os espaços aéreos restritos, perigosos e proibidos, são, respectivamente, designados pelas letras: R/D/P.
552. Um voo VFR só será considerado tráfego essencial para outro voo VFR, no espaço aéreo classe: B.
553. O altímetro de uma aeronave em voo, ajustado para 1013,2 Hectopascals, indicará: nível de voo.
554. O sinal luminoso, de luz verde contínua, proveniente de uma pistola de sinais, emitido da TWR, por um controlador de voo, para as aeronaves em voo, significa: livre pouso.
555. Os elementos básicos do circuito de tráfego padrão são, sequencialmente: perna contra o vento, perna de través, perna do vento, perna base e reta final.
556. O atual limite vertical inferior do espaço aéreo superior é o FL: 245, exclusive.

557. Dentre as alternativas abaixo, assinale a correta, quanto ao direito de passagem para aeronaves que convergirem em níveis aproximadamente iguais: dirigíveis cederão passagem aos planadores.

558. O aviso prestado por um órgão ATS, sugerindo manobras para orientar um piloto, de forma a evitar colisão, é denominado(a): aviso para evitar tráfego.

559. A Assessoria de Controle do Espaço Aéreo, Segurança de Voo e de Aviação Civil (GC-5); A Assessoria de Segurança Operacional do Controle do Espaço Aéreo (ASEGCEA); A Assessoria de Investigação e Prevenção de Acidentes e Incidentes do Controle do Espaço Aéreo (ASSIPACEA), dentre outros órgãos, integram a constituição básica do(a): Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.

560. Segundo o CBA, uma ação por danos causados por aeronave a terceiros na superfície prescreve em: 2 anos.

561. O tripulante responsável pelas anotações no diário de bordo, referentes à jornada e ao tempo de voo, é o(a): comandante da aeronave.

562. A prioridade para decolagem da aeronave que conduz o presidente da República é maior que a de aeronave: executando manobra militar.

563. A licença de tripulantes e o Certificado Médico Aeronáutico têm, respectivamente, validade: permanente e temporária.

564. Sabendo-se que o piloto do PT-BRA recebeu a autorização de plano de voo às 16:48Z, o horário limite para o acionamento dos motores será: 16:53Z.

565. Uma nova hora estimada deverá ser notificada ao órgão ATC, caso a hora anteriormente prevista, sobre o próximo ponto de notificação, sofra alteração em mais de: 2 min..

566. Quando houver um avião acidentado na RWY e esta for a única do AD, pode-se considerar que o AD está: impraticável.

567. Quando o piloto ou DOV “não” souber, no momento do preenchimento do plano, o número de pessoas a bordo, o mesmo deverá colocar no plano de voo a seguinte codificação: TBN.

568. A distância vertical entre um nível, ponto ou objeto considerado como ponto e o nível médio do mar é o conceito de: altitude.

569. O explorador é aquele que se dedica ou se propõe a se dedicar à exploração de aeronaves e que pode ser representado: por uma pessoa ou organização.

570. Após solicitação do controlador de voo, para a verificação do funcionamento do equipamento transponder, a sequência a ser executada pelo piloto será: standby/normal/característica ident.

571. Por definição, uma ACFT é instruída a usar a RWY que oferecer maior vantagem, quando o vento de superfície for de intensidade inferior a: 06 kt.

572. Toda aeronave que necessitar penetrar na área restrita SBR314 deve-se ajustar às condições de restrições ou obter autorização do: SRPV.

573. O órgão oficial de informação a respeito das horas de saída e de chegada das aeronaves, é o(a): TWR.

574. Na eventualidade da ativação da estrutura militar de guerra ou da estrutura aeroespacial de guerra, a estrutura e atribuições do SIPAER serão estabelecidas: em documento específico.

575. O titular de uma licença de aviação civil, cujo Certificado de Habilitação Técnica esteja com validade vencida: ficará privado do exercício das funções especificadas na licença.

576. A sigla “SBD”, na identificação de um espaço aéreo condicionado, indica que é uma área: perigosa, na qual pode existir perigo para a aeronave que a sobrevoar.

577. As aeronaves que sobrevoarem AD sem órgão ATC deverão manter escuta do órgão prestador do Serviço de Informação de Voo de Aeródromo, para coordenação e informação de voo, no espaço aéreo: inferior, num raio de 27 nm do AD.
578. Na eventualidade de uma aeronave que disponha de transponder estar sob interferência ilícita, o piloto deverá selecionar, especificamente, o código: 7500.
579. Todo cancelamento, modificação ou atraso de um plano de voo apresentado deve ser notificado em qualquer sala AIS de AD, além da EOBT, até: 35 min..
580. No plano de voo, o valor declarado como velocidade de cruzeiro refere-se à: VA.
581. Quando o comprimento da pista for de 800 m e não houver um ponto de espera demarcado, a aeronave que estiver aguardando autorização para decolagem, deverá manter-se a uma distância da pista, no mínimo de: 30 m.
582. O nível máximo de voo, permitido para a realização de um voo VFR, é o FL 145.
583. Na eventualidade de uma aeronave que disponha de transponder estar com falha de comunicação, o piloto deverá selecionar, especificamente, o código: 7600.
584. Entrando em uma TMA, com plano de voo VFR e “não” conseguindo contato rádio com o APP, a aeronave deverá chamar, como primeira opção, o(a): TWR do AD principal.
585. A altitude oficial de um AD ou de um ponto, indicada por um altímetro ajustado para a pressão local, é designada pelo código: QNH.
586. Dentre as alternativas abaixo, indique a que apresenta o espaço aéreo onde é permitida a realização do voo VFR especial: CTR e TMA.
587. De acordo com o CBA, mediante requisição de autoridade aduaneira, de polícia ou de saúde, a autoridade aeronáutica poderá interditar a aeronave por até: 15 dias.
588. A sigla UTC diz respeito à hora: de Greenwich.
589. Todo voo para o qual é proporcionado o Serviço de Controle de Tráfego Aéreo é um voo: controlado.
590. De acordo com o artigo 107 do CBA, as aeronaves se classificam em: civis e militares.
591. As ACFT que sobrevoarem AD desprovidos de órgão ATC, no espaço aéreo inferior, num raio de 27 nm, deverão manter a escuta do serviço designado: AFIS.
592. Dentre as alternativas abaixo, assinale a correta quanto à realização de voos VFR especial: só podem ser realizados no HJ.
593. O piloto de uma ACFT, em voo, com o rádio inoperante, durante o dia deve notificar ao órgão ATC o recebimento de um sinal verde intermitente proveniente de uma pistola de sinais luminosos: balançando as asas da ACFT.
594. A área de controle ou parte dela, disposta em forma de corredor e equipada com auxílios-rádio para navegação, cujas dimensões laterais e verticais são fixadas pela DECEA, é denominada: aerovia.
595. As aeronaves que estiverem sobrevoando aeródromos que “não” possuam órgão ATC devem manter escuta da estação de telecomunicações aeronáuticas, para coordenação e informação de voo, desde que estejam voando no espaço aéreo: inferior, num raio de 50 km do AD.
596. A Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica 3.2 (NSCA 3-2) trata da(o): Estrutura e Atribuições dos Elementos Constitutivos do SIPAER.
597. A afirmação “O propósito da prevenção de acidentes não é restringir a atividade aérea, mas estimular o seu desenvolvimento com segurança”, é um(a): princípio da filosofia SIPAER.
598. Segundo o CBA, o membro da tripulação designado pelo proprietário ou explorador, e que será seu preposto durante a viagem, é o: comandante.

599. O limite de velocidade para as aeronaves voando VFR dentro do espaço aéreo classe B é de: 380 kt.
600. A velocidade de cruzeiro de 170 quilômetros por hora será registrada, no plano de voo, com a codificação: K0170.
601. Os limites verticais do espaço aéreo inferior são: solo ou água e o FL: 245, inclusive.
602. O sinal luminoso, de luz branca intermitente, proveniente de uma pistola de sinais, emitido da TWR, por um controlador de voo, para as aeronaves em voo, significa: pouso neste AD e dirija-se ao estacionamento.
603. As aeronaves devem acusar o recebimento da mensagem ATIS, quando: estabelecerem contato com a TWR ou APP.
604. No que diz respeito ao nível de transição, dentre as alternativas abaixo, pode-se afirmar que quanto: menor o QNH, maior o nível de transição.
605. O órgão competente para autorizar e estabelecer as condições relativas ao tráfego em que devem ser realizados os voos acrobáticos é o(a): SRPV.
606. O piloto em comando da aeronave em voo VFR é o responsável pela confecção e transmissão das mensagens de posição, nos espaços aéreos de classes: B, C e D.
607. O plano de voo que abrange as modificações, caso haja, resultantes de autorizações posteriores, é denominado plano de voo: em vigor.
608. A área de controle situada geralmente na confluência de rotas ATS e nas imediações de um ou mais aeródromos é denominada: TMA.
609. Uma nova hora estimada deverá ser notificada ao órgão ATC, caso a alteração sobre o próximo ponto de notificação, em relação à anteriormente informada, se alterar em mais de: 2 min..
610. A aeronave que pouso permanece na escuta da TWR, até: parar totalmente os motores.
611. As classes dos espaços aéreos ATS, nos quais as ACFT com plano VFR só poderão entrar e voar, em TMA ou CTR, após autorização do APP, são: B, C ou D.
612. As AWY superiores, entre dois auxílios-rádio distantes entre si até 200 km, têm em toda a sua extensão a largura de: 40 km.
613. Conceitualmente, as tarefas realizadas com a finalidade de evitar perdas de vidas e de materiais decorrentes de acidentes aeronáuticos são: atividades de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.
614. Dos documentos abaixo relacionados, expedidos pela ANAC, aquele que tem caráter permanente é o(a): licença.
615. O voo visual especial de uma aeronave é realizado dentro de uma: CTR.
616. O plano de voo pode ser preenchido e assinados pelos: pilotos e despachantes operacionais de voo.
617. O elemento básico do circuito de tráfego padrão, paralelo à pista em uso e no sentido contrário ao do pouso, é denominado perna: do vento.
618. Nas solicitações de ajustes de velocidade feitas pelo controlador, durante uma vetoração radar, espera-se que os pilotos mantenham a velocidade solicitada, sendo admissível uma variação de até: 10 kt.
619. Quando duas ou mais aeronaves atingirem a posição 2, deverão manter-se, com a direção de pouso, em um ângulo de: 45 graus.
620. Dentre as aeronaves citadas abaixo, assinale a que tem maior prioridade para pouso: bimotor em emergência.
621. Dentre as alternativas citadas abaixo, assinale a que apresenta a altura correta para uma aeronave realizar um circuito de tráfego padrão: 1000 ft para aeronaves a hélice.

622. A função remunerada a bordo de aeronaves civis nacionais é reservada a: brasileiros natos ou naturalizados.
623. São consideradas aeronaves militares: as requisitadas, na forma da lei, para missões militares.
624. Dentre as alternativas citadas abaixo, assinale a que apresenta a sequência correta quanto ao direito de passagem: dirigíveis cederão passagem aos planadores.
625. A posição crítica, na qual o transponder de uma aeronave deve ser desligado, é a de número: 5.
626. A posição crítica das aeronaves no táxi, na qual normalmente são testados os motores, é a de número: 2.
627. Todo cancelamento relativo a um plano de voo FPL, deve ser notificado em qualquer sala ais de ad, “não” necessariamente a do AD de partida, em relação ao EOBT passados: 35 min..
628. As aeronaves devem dispor de meios para estabelecer comunicações em radiotelefonia com o órgão ATC apropriado, quando estiverem voando VFR nos espaços aéreos de classes: B, C e D.
629. Uma ACFT pousou em um AD, que não o declarado no plano de voo, e desprovido de órgão ATS. Assim sendo, o piloto deverá transmitir a mensagens de chegada, a um órgão ATS, contendo, sequencialmente, a identificação da ACFT, o aeródromo de: partida, o aeródromo de destino, o aeródromo de chegada e a hora de chegada.
630. Sabendo-se que um determinado AD possui a elevação de 2910 ft, uma ACFT a reação realizando o circuito de tráfego padrão encontra-se a uma altura de: 1500 ft.
631. A apresentação de uma notificação de voo é requerida, quando se pretenda realizar um voo: visual, dentro de uma TMA.
632. Sabendo-se que a elevação de um determinado AD é 3500 ft, pede-se a altitude adequada para uma aeronave a hélice realizar o circuito de tráfego padrão: 4500 ft.
633. O decreto nº 87.249/82, que regulamenta o SIPAER, em seu artigo 1º, parágrafo 1º, define as atividades de prevenção de acidentes aeronáuticos como sendo: as que envolvem as tarefas realizadas com a finalidade de evitar perdas de vidas e de materiais decorrentes de acidentes aeronáuticos.
634. Conforme a NSCA 3-2/2008, planejar, gerenciar e executar as atividades de âmbito regional relacionadas à prevenção de acidentes aeronáuticos, incidentes aeronáuticos e ocorrências de solo, em sua área de jurisdição, é atribuição do(a): SERIPA.
635. De acordo com o CBA, todo transporte em que os pontos de partida, intermediários e de destino estejam em território nacional é denominado: doméstico.
636. As aeronaves são consideradas de nacionalidade do estado: em que estejam matriculadas.
637. Segundo a regulamentação brasileira, toda aeronave proveniente do exterior fará o primeiro pouso e a última decolagem, no Brasil, em aeroporto: internacional.
638. Ao ser realizado o teste nos equipamentos transmissores/receptores, foi informado clareza três, que significa: inteligível com dificuldade.
639. Os voos VFR “não” estarão sujeitos a autorização de controle de tráfego aéreo, quando as aeronaves estiverem voando nos espaços aéreos ATS classes: E, F e G.
640. Dentre as alternativas abaixo, assinale a correta quanto ao preenchimento do formulário de plano de voo, no que se refere ao item 15, nível de voo: F030.
641. A separação de uma aeronave em voo VFR, com relação a obstáculos e demais aeronaves, por meio do uso da visão, exceto no espaço aéreo classe B, é da responsabilidade do: piloto em comando da ACFT.

642. Em um circuito de tráfego padrão, a trajetória de voo perpendicular à pista em uso, compreendida entre a perna do vento e a reta final é conhecida por: perna base.
643. É compulsória a apresentação do plano de voo, antes de realizar voo VFR: em rota, sempre que partir de aeródromo provido de órgão ATS.
644. Dentre as alternativas abaixo, assinale a que apresenta o emprego correto, quanto ao uso dos sinais com luz corrente, em relação às aeronaves no solo e em voo, respectivamente: vermelha contínua: mantenha posição / dê passagem a outra ACFT; continue no circuito.
645. “Área de controle ou parte dela, disposta em forma de corredor” é a definição de: aerovia.
646. Segundo a NSCA 3-2/2008, propor, ao CENIPA, a atualização das Normas do SIPAER, é atribuição do(a): Divisão de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos e da Seção de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.
647. Quando se saiba ou se suspeite que uma aeronave está sendo objeto de interferência ilícita, deve-se considerar que a mesma encontra-se na fase de: alerta.
648. Ainda que no gozo da validade do CHT ou CMA, caso apresente indício comprometedor de suas aptidões físicas ou teóricas, o titular poderá ser: submetido a novos exames.
649. Um aeródromo militar poderá ser utilizado por aeronave civil, observado o estabelecido pelo(a): autoridade aeronáutica.
650. O FL 245, exclusive, corresponde ao limite vertical: inferior do espaço aéreo superior.
651. Durante o dia, uma aeronave com o equipamento rádio inoperante poderá visualizar sinais luminosos intermitentes, emitidos pela TWR, desde que esteja afastada do ponto de emissão, até o limite de: 05 km.
652. Dentre as alternativas abaixo, indique a que apresenta valores de teto e visibilidade, respectivamente, que possibilitam a realização de um voo VFR especial: 1000 ft / 3000 m.
653. Em um plano de voo AFIL, o piloto deverá informar, no item 13, a hora: real de decolagem.
654. O sinal luminoso, de luz branca intermitente, proveniente de uma pistola de sinais, emitido da TWR, por um controlador de voo, inerente ao movimento de pessoas e veículos, significa: regresse ao estacionamento.
655. Uma aeronave pode ser autorizada a voar VFR especial, quando, por exemplo, o voo for realizado: com pouso no aeródromo de partida, em CTR.
656. Para que uma aeronave possa voar em uma área restrita, caso não tenha condições de se ajustar às restrições, deve solicitar permissão, através do(a): SRPV.
657. A Norma do Sistema do Comando da Aeronáutica nº 3-2 está em concordância com o Código Brasileiro de Aeronáutica, com a legislação do âmbito do COMAER e com o(s): anexo 13 da Convenção de Aviação Civil de Chicago de 1944.
658. A antecedência mínima prevista para um piloto apresentar um plano de voo AFIL, antes do cruzamento com uma aerovia, é de: 10 min..
659. Em conformidade com o CBA, a função remunerada a bordo de aeronave nacional é reservada a: brasileiros natos ou naturalizados.
660. Dentre as opções de resposta citadas abaixo, assinale a que apresenta um voo no qual o piloto fica isento da apresentação de plano de voo completo: VFR realizado inteiramente em uma TMA.
661. Um voo VFR só constitui tráfego essencial para outro voo VFR, se estiver voando no espaço aéreo classe: B.
662. O procedimento a ser executado, quando duas aeronaves se aproximam de frente e haja perigo de colisão é: ambas alterarem seus rumos para a direita.

663. A separação vertical em rota é obtida exigindo-se que as ACFT ajustem seus altímetros, com os valores referentes ao: QNE.
664. Durante a noite, uma ACFT com o equipamento rádio inoperante poderá visualizar sinais luminosos intermitentes, emitidos pela TWR, desde que esteja afastada do ponto de emissão, até o limite de: 15 km.
665. O circuito de tráfego padrão é aquele estabelecido: a 1000 ft de altura, com curvas à esquerda para ACFT convencional.
666. Em uma rádio difusão ATIS, o ajuste do altímetro será fornecido em hectopascals inteiros, arredondado para o hectopascal inteiro: inferior mais próximo.
667. Para os voos realizados fora de rotas ATS designadas, é necessário introduzir os pontos ao longo da mesma, desde que não estejam afastados por mais de: 30 min, primeiramente e, depois, 60 min..
668. A função remunerada a bordo de aeronaves nacionais é privativa de brasileiros natos ou naturalizados, desde que possuam: licença, cht e ccf.
669. Sabendo-se que em um certo AD desprovido de órgão ATC o QNH momentâneo é 1032,6 hpa e que a TA é 4000 ft, assinale, abaixo, o nível de transição daquele momento: fl 40.
670. Os voos VFR de ACFT, sobre áreas livres e desabitadas, “não” poderá ser realizado em alturas inferiores a: 500 ft.
671. A antecedência mínima para a apresentação do plano de voo, para ACFT no solo, ao órgão ATS, pelo piloto ou pelo despachante operacional de voo, é de: 45 min antes da eobt.
672. O tempo máximo estabelecido para uma aeronave iniciar o táxi, após ter recebido a autorização é de: 5 min..
673. As informações sobre perigos de abalroamento serão prestadas a todas as aeronaves que estiverem voando nos espaços aéreos classes: c, d, e, f e g.
674. O piloto que decolar de um ad que “não” possua indicador de localidade, deve, no item 13 do plano de voo, inserir as letras: zzzz.
675. Todo tráfego nas vizinhanças do AD, que seja do conhecimento ou esteja sob a observação da TWR e que possa constituir perigo para uma determinada aeronave, é considerado: essencial.
676. Uma aeronave reporta ao órgão ATC que vai circular para pouso, em face do trem de pouso não haver sido recolhido, tendo, no entanto, se certificado que o mesmo está baixado e travado. Tal situação é uma fase de: alerta.
677. A afirmação “na prevenção de acidentes não há segredos nem bandeira”, é um(a): dos princípios da filosofia sipaer.
678. O piloto de pt-pko recebeu autorização de plano de voo às 0257z . Para que a mesma “não” seja cancelada, o piloto deverá acionar os motores até às: 03:02z.
679. Uma área de controle, ou parte dela, em forma de corredor e balizada com auxílio para navegação é denominada: aerovia.
680. O plano de voo apresentado é válido, após a hora estimada de calços fora, por: 45 min..
681. A publicação da aip brasil é de responsabilidade da(o): diretor do departamento de controle do espaço aéreo (decea).
682. A sigla que deve ser introduzida no item 8 do plano de voo “tipo de voo”, para as aeronaves que fazem o transporte aéreo regular, é a: s.
683. A velocidade de cruzeiro de 150 nós deve ser representada, no item 15 do plano de voo, por: n0150.

684. Quando no solo, o altímetro de uma aeronave indicará a altitude do aeródromo, caso o valor inserido no instrumento seja referente ao: qnh.
685. Em uma pista de comprimento igual a 900 metros, onde as marcas de ponto de espera no táxi sejam inexistentes, as acft deverão se manter, em relação à rwy, a uma distância mínima de: 50 m.
686. Das alternativas abaixo, indique a aeronave que terá maior prioridade para a decolagem: transportando enfermo grave.
687. A afirmação “acusações e punições de erros humanos agem contra os interesses da prevenção de acidentes”, é um(a): dos princípios da filosofia sipaer sob a ótica da segurança de voo.
688. Se o titular de uma licença proceder de forma que deixe dúvidas sobre a sua capacidade física e fique comprovado, mediante exame de saúde, a incapacidade permanente, a autoridade aeronáutica: cassará o respectivo certificado.
689. Voando VFR sobre áreas desabitadas ou sobre a água, pode-se manter a altura mínima de: 500 ft.
690. A superfície de pressão atmosférica constante, relacionada com uma determinada referência de pressão, 1013.2 hpa, e que está separada de outras superfícies análogas, por determinados intervalos de pressão, é denominada nível: de voo.
691. Um aeródromo será considerado impraticável, quando: houver uma acft acidentada na rwy.
692. Quando se considera que o combustível de uma aeronave “não” é suficiente para que a mesma pouse com segurança, configura-se a fase de: perigo.
693. A aeronave que pousar num ad controlado deve manter-se na escuta da twr ou do controle de solo, até: a parada total dos motores.
694. Dentre as opções abaixo, assinale a acft que apresenta maior prioridade na sequência de pouso: bimotor em emergência.
695. Participar da composição de tripulação em desacordo com o estabelecido na lei é infração passível de multa prevista no(a): cba.
696. Uma aeronave que pousou em terreno particular alheio, em função de situação emergencial, só poderá ser retirada do local, mediante: garantia de reparação pelos danos provocados.
697. O serviço que tem por finalidade proporcionar informações que assegurem a condução eficiente do tráfego aéreo nos aeródromos homologados ou registrados, que não disponham de órgão atc, denomina-se: afis.
698. A distância, acima do solo ou água, da base da mais baixa camada de nuvens, abaixo de 20.000 pés, que cobre mais da metade do céu, é denominada: teto.
699. O órgão credenciado para avaliar as condições meteorológicas nos setores de aproximação e de decolagem é o(a): twr.
700. O piloto de uma aeronave, ao voar vfr no espaço aéreo classe c, acima do fl100, deve manter a visibilidade de: 8 km.
701. A parte da área de movimento, destinada ao pouso e decolagem de aeronaves, denomina-se área de: pouso.
702. Genericamente, os voos vfr realizados em nível de cruzeiro, serão efetuados em um nível apropriado a rota, desde que ocorram, em relação ao solo ou água, acima de: 900m.
703. A contratação de instrutores estrangeiros, admitidos como tripulantes em caráter provisório, não poderá exceder o período de: 6 meses.
704. A categoria de uma aeronave, segundo a esteira de turbulência, cujo peso máximo de decolagem certificado é de 10.000kg, é a: média.

705. Quando uma notificação de voo for apresentada à sala AIS, deve ser observada, a antecedência mínima prevista para tal, em relação à EOBT, que é de: 10 min..
706. O circuito de tráfego padrão é efetuado a uma altura, acima da elevação do aeródromo, de: 1500 ft para aeronaves a jato e todas as curvas realizadas pela esquerda.
707. A parte do aeródromo destinada ao pouso, decolagem e táxi de aeronaves, excluídos os pátios, é chamada área de: manobras.
708. O documento do SIPAER utilizado para transcrever um reporte voluntário de uma situação potencial de risco ou perigo denomina-se: relprev.
709. Quando o piloto de uma aeronave necessitar de um tratamento especial por parte do órgão ATS, deverá inserir no item 18 do formulário de plano de voo a sigla: sts/.
710. Em uma mensagem de posição, transmitida por uma aeronave ao órgão ATS, além da identificação da aeronave, posição, hora, nível de voo ou altitude, o piloto deverá informar a: próxima posição e a hora de sobrevoos.
711. O espaço aéreo no qual são permitidos os voos IFR e VFR, recebendo estes somente serviço de informação de voo, quando factível, é o de classe: g.
712. Dentre as alternativas abaixo, assinale a correta quanto à convergência de aeronaves em níveis aproximadamente iguais: planadores cedem passagem apenas aos balões.
713. O serviço de informação de voo é designado: fis.
714. Ao ser realizado o teste nos equipamentos transmissores/receptores, foi informado “clareza dois”, que significa: inteligível por vezes.
715. A aeronave que tem precedência para pouso sobre as demais é o(a): em emergência.
716. Os valores mínimos meteorológicos de teto e visibilidade, respectivamente, para a realização de um voo VFR ESPECIAL, em um ad para o qual “não” haja SID publicada, são: 1000ft e 3000m.
717. Se o titular de uma licença proceder de forma que deixe dúvidas sobre sua aptidão técnica, a autoridade aeronáutica, através de exame de saúde, poderá: submetê-lo a novos exames.
718. No circuito de tráfego, uma aeronave receba da TWR, através de sinal luminoso, instrução para “não” pousar, tendo em vista que o AD encontra-se impraticável. Portanto, o sinal enviado pela TWR foi de luz: vermelha intermitente.
719. A radiodifusão contínua de informações gravadas, referidas a um ou mais aeródromos em áreas de controle terminal selecionadas, é denominada: atis.
720. A nsca 3-2/2008, considerando-se a responsabilidade estabelecida no artigo 87 do cba, aplica-se a(o): todas as organizações do comando da aeronáutica mencionadas na nsca 3-2.
721. O órgão que tem por finalidade exercer o controle de aproximação e proporcionar serviços de informação de voo e de alerta, dentro de uma zona de controle ou de uma área terminal é o(a): app.
722. O termo genérico referente à posição vertical de uma aeronave em voo, que significa, indistintamente, altura, altitude ou nível de voo, denomina-se: nível.
723. A velocidade mínima em que uma aeronave pode voar em uma configuração limpa, isto é, sem o emprego de dispositivo de aumento de sustentação, redutores de velocidade ou de trem de pouso chama-se velocidade: mínima limpa.
724. Uma aeronave será considerada objeto de interferência ilícita, quando o piloto selecionar o código transponder: 7500.
725. A sigla que deve ser usada no item 18 do plano de voo, para indicar uma nova rota para o voo, é: rif.

726. O nível máximo permitido para uma aeronave voando VFR, no rumo magnético 175, é o: 135.
727. Dentre as alternativas abaixo, assinale a que “não” condiz com as regras do ar e serviços de tráfego aéreo: para a realização de voos vfr nos espaços aéreos classes b, c e d as aeronaves podem voar independentemente de possuir meios de estabelecer comunicação com os órgãos atc.
728. A velocidade máxima que pode ser utilizada por uma aeronave, no espaço aéreo classe b, é de: 380 kt.
729. O glossário das forças armadas (md35-g-1), o glossário do comando da aeronáutica (mca 10-4), o glossário do sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos (mca 3-1) e o manual de abreviaturas e símbolos da aeronáutica (mca 10-3) são publicações que oficializam as: conceituações aeronáuticas.
730. A qualquer tempo, comprovada por exame de saúde ou processo administrativo, a incapacidade física ou profissional do titular de uma licença, o certificado médico aeronáutico e o de habilitação técnica poderão ser: cassados.
731. A responsabilidade pelos limites de jornada, limites de voo, intervalos de repouso e fornecimento de alimentos, durante a viagem, é do: comandante.
732. Estado no qual os riscos associados às atividades da aviação, relativas ou em apoio direto à operação de aeronaves, são reduzidos e controlados em um nível aceitável, é o conceito de: segurança operacional.
733. De acordo com o CBA, desde que não relacionadas à segurança de voo, o comandante poderá delegar atribuições que lhe competem: a outro membro da tripulação.
734. Os prejuízos e as consequências advindas das medidas disciplinares adotadas pelo comandante da aeronave, que configurem excesso de poder, acarretarão a responsabilização do mesmo e do(a): explorador da aeronave.
735. Quando existir um avião acidentado na única pista de um aeródromo, este será considerado: impraticável.
736. O plano de voo apresentado é válido até: 45 min além da eobt.
737. “Trajetória de voo paralela à pista em uso, no sentido contrário ao do pouso”, é definição de perna: do vento.
738. Em um plano de voo, ao se declarar a velocidade de 105 knots, deverá ser registrada a codificação: n0105.
739. Os mínimos meteorológicos de teto e visibilidade, para um voo vfr especial, são de respectivamente: 1000ft/3000m.
740. Segundo o código brasileiro de aeronáutica, o brasil exerce: total soberania sobre o espaço aéreo acima do seu território..
741. Assinale a alternativa correta, quanto ao direito de passagem entre aeronaves em voo: dirigíveis cederão passagem aos planadores.
742. No item 15 do plano de voo (rota), o piloto ou o dov deverá indicar o ponto no qual está previsto que a aeronave inicie a subida em cruzeiro, através da letra: c.
743. Para os voos que forem realizados fora de rota ats designada, o piloto deve inserir, ao preencher o formulário de plano de voo, item 15, rota ats, todos os pontos que não estiverem separados por uma distância maior que: 200 nm.
744. A velocidade máxima utilizada pelo piloto de uma aeronave voando num circuito de espera, “não” pertencentes às categorias a e b, em condições normais, voando no fl100, é de: 230 kt.

745. Sabendo-se que a RWY 17-35 de Congonhas tem 1939 metros de comprimento e as marcas de pontos de espera não estão visíveis, o piloto de uma aeronave, na posição 2, deve aguardar a autorização para tomar posição e decolar, a uma distância, da lateral da pista, de: 50 m.

746. Quanto aos espaços aéreos classes “b” e “c”, pode-se afirmar que neles: todos os voos estão sujeitos ao atc.

747. Atividade que proporciona aos órgãos competentes as notificações de auxílio de busca e salvamento e coopera com tais órgãos no que for necessário, é a definição de serviço de: alerta.

748. Qualquer área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves denomina-se: aeródromo.

749. Dentre as alternativas abaixo, assinale a ACFT que apresenta maior prioridade na sequência de decolagem: realizando manobra militar.

750. A responsabilidade, pela operação e segurança da aeronave, durante o voo, é do: comandante.

751. Dentre as alternativas abaixo, assinale a correta quanto ao preenchimento do formulário de plano de voo, no que se refere ao item 15, velocidade de cruzeiro: k0340.

752. O tempo máximo estabelecido para uma aeronave iniciar o táxi, após ter recebido a autorização para acionar os motores, é de: 05 min..

753. O FL245, inclusive, corresponde ao limite vertical: superior do espaço aéreo inferior.

754. A afirmação “todo acidente aeronáutico pode ser evitado”, na ótica da segurança de voo, é um(a): princípio da filosofia sipaer.

755. Quando uma acft interceptada piscar todas as luzes disponíveis, a intervalos irregulares, isto terá o seguinte significado: “em perigo”.

756. Quando o comprimento da rwy for inferior a 900m e não houver ponto de espera demarcado, uma acft que aguarda autorização para decolagem deverá manter-se, no mínimo, a uma distância da pista, de: 30 m.

757. Dentre as alternativas abaixo, indique a que apresenta um elemento pertencente à mensagem de posição, que poderá ser omitido quando for apresentado continuamente a um controlador, em forma de etiqueta ou informação do modo c do SSR: altitude.

758. O órgão atc adequado deverá ser informado, caso entre os pontos de notificação a velocidade declarada no plano de voo, no nível de cruzeiro, variar a mais ou a menos, em: 5%.

759. As aeronaves que sobrevoarem aeródromos desprovidos de órgãos atc, no espaço aéreo inferior, num raio de 27 nm, deverão manter escuta do(a): afis.

760. O circuito de tráfego padrão para aeronaves a hélice é, sempre, efetuado a: 1000 ft de altura.

761. Na partida, para a realização de um voo vfr, o piloto em comando da aeronave manterá escuta permanente da twr: a partir do momento em que acionar os motores.

762. Conforme a nsca 3-2/2008, participar, apoiar e acompanhar as atividades de prevenção de incidentes e acidentes aeronáuticos no âmbito da aviação civil, é atribuição do(a): gerência geral de investigação e prevenção da anac.

763. Durante a subida, o piloto de uma aeronave muda o ajuste do altímetro, de: qnh para qne, ao passar pela altitude de transição.

764. Dentre as alternativas abaixo, em que situação poderá uma aeronave civil pousar em um aeródromo militar: em situação de emergência.

765. Os aeródromos são classificados em: civis e militares.

766. As aeronaves empregadas no serviço público de países estrangeiros, para trafegarem no espaço aéreo brasileiro: dependem de autorização da autoridade aeronáutica brasileira.
767. As únicas tarefas que um comandante não pode delegar a outros membros da tripulação são as relacionadas ao(à): segurança de voo.
768. Assinale a opção que contém a ordem correta, no que se refere às prioridades, quanto à sequência de pouso de aeronaves: lesionado em estado grave/operação sar/missão de guerra.
769. A aviação civil abrange as atividades: pública e privada.
770. O piloto em comando da aeronave, realizando voo vfr é o responsável pela confecção e transmissão das mensagens de posição ats, quando estiver voando nos espaços aéreos classes: b, c e d.
771. A afirmação “todo acidente aeronáutico resulta de vários eventos e nunca de uma causa isolada”, no contexto da segurança de voo, é um(a): princípio da filosofia sipaer.
772. Dentre as opções de resposta abaixo, assinale aquela que apresenta um procedimento a ser executado por um piloto de uma aeronave com falha de comunicação, voando sob vmc: pousar no aeródromo mais próximo.
773. O plano de voo apresentado é válido por 45 minutos, após o(a): eobt.
774. As atividades de exploração do transporte aéreo regular, não regular ou de serviços especializados, são considerados como serviços aéreos: públicos.
775. Em relação aos espaços aéreos condicionados, dentre as alternativas abaixo, fazem parte as: áreas perigosas.
776. A distância vertical entre um nível, ponto ou objeto considerado como ponto e uma determinada referência é denominada: altura.
777. De acordo com a nsca 3-2/2008, incentivar a formação e a manutenção da cultura de segurança operacional aeronáutica é responsabilidade do(a): profissional do sipaer.
778. A afirmação “a prevenção de acidentes requer mobilização geral”, sob a ótica da segurança de voo, é um(a): princípio da filosofia sipaer.
779. A afirmação “a alta direção é a principal responsável pela prevenção de acidentes aeronáuticos”, é um(a): dos princípios da filosofia sipaer sob a ótica da segurança de voo.
780. O item 7 do formulário de plano de voo (identificação da aeronave) é preenchível com o número máximo de caracteres equivalente a: 07.
781. Quando uma aeronave se encontrar em perigo grave e iminente e necessitar de ajuda imediata deverá transmitir, via fonia: as palavras may-day.
782. A sigla sipaer significa: sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.
783. Quando o farol rotativo de um aeródromo estiver ligado, do nascer ao por-do-sol, significará que naquele ad poderão ser realizadas, conforme aplicável, operações do tipo: vfr especial ou ifr.
784. Quando o piloto de uma aeronave com plano vfr “não” conseguir contato rádio com o app para que obtenha autorização e possa entrar em uma tma, deverá efetuar chamada, na ordem correta, para um dos seguintes órgãos: twr do aeródromo principal; outra twr dentro da tma ou acc, se localizado na tma.
785. O formulário de plano de voo deve ser devidamente preenchido, dos itens: 7 ao 19.
786. A classe do espaço aéreo ats, no qual a separação dos voos vfr, em relação aos demais, é da responsabilidade do órgão atc, é a: b.
787. A norma do sistema do comando da aeronáutica nº 3-3/2013 é aprovada pelo(a): autoridade aeronáutica militar.

788. Aquele que levar a cabo ordem do proprietário ou explorador que seja indevida ou exorbitante e resulte em infração, responderá solidariamente conforme o previsto no(a): código brasileiro de aeronáutica.

789. Das alternativas relacionadas abaixo, indique a que corresponde à área perigosa de número 14 do 3º comar: sbd 314.

790. O processo sistemático de reporte voluntário de perigos, riscos e de ocorrências definidas pelas normas do âmbito do sipaer, com pessoal devidamente qualificado, treinado em condições de avaliar riscos e analisar tendências, é atribuição do(a): elo-sipaer.

791. O amparo legal que rege o sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos é o(a): artigo 25 do cbaer.

792. O serviço de controle de tráfego aéreo, genericamente, pode ser prestado nos seguintes espaços aéreos: atz/cta/ctr/tma.

793. Uma acft estará voando no nível de voo, quando o altímetro estiver ajustado para: qne.

794. Um quadrado vermelho com uma diagonal amarela, quando colocado na área de sinalização do aeródromo, indica que: há necessidade de precaução especial durante a aproximação e o pouso.

795. Devido a uma operação militar em um aeródromo, foram suspensas as operações de pousos e decolagens. Neste caso, o aeródromo está: interditado.

796. Segundo a nsca 3-2/2008, participar da investigação de acidentes fora do território nacional, nos casos estabelecidos na nsca 3-6 “investigação de acidente aeronáutico, incidente aeronáutico e ocorrência de solo”, é atribuição do(a): cenipa.