



**Concurso Público para provimento de cargos de
Analista Superior III
Especialista em Navegação Aérea**

Nome do Candidato

Caderno de Prova '20', Tipo 001

Nº de Inscrição

MODELO

Nº do Caderno

MODELO1

Nº do Documento

0000000000000000

ASSINATURA DO CANDIDATO

00001-0001-0001

P R O V A

**Conhecimentos Básicos
Conhecimentos Específicos
Redação**

INSTRUÇÕES

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

VOCÊ DEVE

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

ATENÇÃO

- Marque as respostas primeiro a lápis e depois cubra com caneta esferográfica de tinta preta.
- Marque apenas uma letra para cada questão, mais de uma letra assinalada implicará anulação dessa questão.
- Responda a todas as questões.
- Não será permitida qualquer espécie de consulta, nem o uso de máquina calculadora.
- Você deverá transcrever a redação, com caneta esferográfica de tinta preta ou azul, na folha apropriada. Os rascunhos não serão considerados em nenhuma hipótese.
- Você terá 4 horas para responder a todas as questões, preencher a Folha de Respostas e fazer a Prova de Redação (rascunho e transcrição).
- Ao término da prova devolva este caderno de prova ao aplicador, juntamente com sua Folha de Respostas e a folha de transcrição da Prova de Redação.
- Proibida a divulgação ou impressão parcial ou total da presente prova. Direitos Reservados.

**CONHECIMENTOS BÁSICOS****Português**

Atenção: As questões de números 1 a 10 referem-se ao texto seguinte.

Os anônimos

Na história de Branca de Neve, a rainha má consulta o seu espelho e pergunta se existe no reino uma beleza maior do que a sua. Os espelhos de castelo, nos contos de fada, são um pouco como certa imprensa brasileira, muitas vezes dividida entre as necessidades de bajular o poder e de refletir a realidade. O espelho tentou mudar de assunto, mas finalmente respondeu: "Existe". Seu nome: Branca de Neve.

A rainha má mandou chamar um lenhador e instruiu-o a levar Branca de Neve para a floresta, matá-la, desfazer-se do corpo e voltar para ganhar sua recompensa. Mas o lenhador poupou Branca de Neve. Toda a história depende da compaixão de um lenhador sobre o qual não se sabe nada. Seu nome e sua biografia não constam em nenhuma versão do conto. A rainha má é a rainha má, claramente um arquétipo, e os arquétipos não precisam de nome. O Príncipe Encantado, que aparecerá no fim da história, também não precisa. É um símbolo recorrente, talvez nem a Branca de Neve se dê ao trabalho de descobrir seu nome. Mas o personagem principal da história, sem o qual a história não existiria e os outros personagens não se tornariam famosos, não é símbolo de nada. Ele só entra na trama para fazer uma escolha, mas toda a narrativa fica em suspenso até que ele faça a escolha certa, pois se fizer a errada não tem história. O lenhador compadecido representa dois segundos de livre-arbítrio que podem desregular o mundo dos deuses e dos heróis. Por isso é desprezado como qualquer intruso e nem aparece nos créditos.

Muitas histórias mostram como são os figurantes anônimos que fazem a história, ou como, no fim, é a boa consciência que move o mundo. Mas uma das pessoas do grupo em que conversávamos sobre esses anônimos discordou dessa tese, e disse que a entrada do lenhador simbolizava um problema da humanidade, que é a dificuldade de conseguir empregados de confiança, que façam o que lhes for pedido.

(Adaptado de Luiz Fernando Verissimo, **Banquete com os deuses**)

1. O autor do texto considera que, em muitas histórias, certos personagens anônimos
 - (A) revestem-se de um caráter eminentemente simbólico, ainda que secundário para o desenvolvimento da trama.
 - (B) representam a desordem do acaso, entendido este como o destino que os deuses escolhem para a história humana.
 - (C) equiparam-se a símbolos recorrentes, como o Príncipe, para melhor sublinharem o ensinamento de uma fábula.
 - (D) têm crucial relevância para a história, ainda que relegados à obscuridade de transitórios figurantes.
 - (E) tornam-se irrelevantes depois de seu desempenho, na sequência de eventos independentes de sua participação.

2. O autor do texto levanta a seguinte hipótese para justificar o modo pelo qual personagens como o lenhador são anônimos em muitas histórias: eles seriam vistos como responsáveis por
 - (A) uma escolha pessoal e independente, que não deixa de afrontar uma instância superior já estabelecida.
 - (B) atos de subversão e anarquia, dado que, para atender a vontade dos deuses, ignoram a dos homens.
 - (C) decisões éticas basicamente preocupadas em conciliar a justiça terrena e a vontade divina.
 - (D) uma escolha irracional, justificável pela precária condição cultural que os caracteriza.
 - (E) uma reação de tal modo imprevisível que impossibilita uma sequência lógica de eventos.

3. Deve-se deduzir do texto que a razão pela qual os *arquétipos não precisam de nome* é que
 - (A) seu papel, tal como o do lenhador, já está estabelecido pelo Destino.
 - (B) sua importância, como a do lenhador, é casual, servindo para acentuar o realismo da narrativa.
 - (C) sua significação, tal como a do Príncipe Encantado, já está estabelecida pela tradição das histórias.
 - (D) sua função, tal como a da imprensa, é oscilar entre a necessidade pública e o interesse privado.
 - (E) sua relevância, tal como a da rainha má, está em representar uma rápida indecisão.

4. Considerando-se o contexto, traduz-se adequadamente o sentido de um elemento do texto em:
 - (A) *dividida entre as necessidades* (1º parágrafo) = açodada pelos desejos.
 - (B) *de bajular o poder e de refletir a realidade* (1º parágrafo) = de cortejar a instância superior e obliterar o real.
 - (C) *Toda a história depende da compaixão* (2º parágrafo) = toda a narrativa suscita um compadecimento.
 - (D) *É um símbolo recorrente* (2º parágrafo) = simboliza uma reiteração.
 - (E) *só entra na trama para fazer uma escolha* (2º parágrafo) = não participa do enredo senão para assumir uma opção.



5. Para uma das pessoas do nosso grupo, a entrada do lenhador simbolizava a dificuldade de conseguir empregados obedientes. Refaz-se a redação da frase acima, mantendo-se a correção, a clareza e a coerência em:
- (A) Entendeu uma das pessoas do nosso grupo de que o ingresso do lenhador era para ilustrar a dificuldade dos serviços submissos.
 - (B) A participação do lenhador, segundo alguém do nosso grupo, indicava o quanto é raro encontrar funcionários que acatem as ordens.
 - (C) É a dificuldade de acesso a empregados leais que justifica a entrada em cena da figura do lenhador, conforme asseverou um de nós.
 - (D) Manifestou-se uma pessoa do nosso grupo no sentido de esclarecer a entrada do lenhador, símbolo desses empregados difíceis de obedecer.
 - (E) O lenhador entrou na história, conforme foi aventado entre nós, para se constituir um exemplo da dificuldade da insubmissão.
-
6. As normas de concordância verbal estão plenamente contempladas na frase:
- (A) Sempre poderá ocorrer, num espelho mágico ou na nossa imprensa, hesitações entre adular o poderoso e refletir a realidade.
 - (B) Assim como o lenhador, outros personagens há, nas histórias de fadas, cujo modesto desempenho acarretam efeitos decisivos para a trama.
 - (C) Reservam-se a personagens como o Príncipe Encantado, símbolos reincidentes dessas histórias, uma função das mais previsíveis.
 - (D) O autor sugere que, na história da humanidade, exercem papéis da maior relevância quem acaba permanecendo no anonimato.
 - (E) Entre as virtudes do lenhador consta, não restam quaisquer dúvidas, a da compaixão, sem falar na coragem de sua escolha.
-
7. É preciso **corrigir** a má estruturação da seguinte frase:
- (A) O generoso lenhador praticamente não hesitou entre cumprir uma ordem cruel ou, num impulso de compaixão, desobedecê-la.
 - (B) Embora sua escolha tendo sido decisiva para a trama, o anonimato do lenhador é intrigante, comparado a outros papéis.
 - (C) É muito comum surgirem personagens arquetípicos nos contos de fadas, tais como os príncipes encantados ou as rainhas más.
 - (D) A compaixão pode ser humildemente anônima, sugere o autor, ao passo que as qualidades dos poderosos surgem com um brilho ostensivo.
 - (E) Caso fosse o lenhador um homem submisso, outra história seria narrada, em nada lembrando nossa conhecida "Branca de Neve".
-
8. Está correto o emprego do elemento sublinhado em:
- (A) O Príncipe é um símbolo reincidente, a cujo nome pessoal talvez nem mesmo a Branca de Neve tenha conhecimento.
 - (B) A necessidade de bajular o poder é um vício de que muita gente da imprensa não consegue se esquivar.
 - (C) A trama com a qual o personagem anônimo participa jamais seria a mesma sem o seu concurso.
 - (D) Em dois segundos o lenhador tomou uma decisão na qual decorreria toda a trama já conhecida de Branca de Neve.
 - (E) Os figurantes anônimos muitas vezes são responsáveis por uma ação em que irão depender todas as demais.
-
9. Está inteiramente correta a pontuação do seguinte período:
- (A) Os personagens principais de uma história, responsáveis pelo sentido maior dela, dependem, muitas vezes, de pequenas providências que, tomadas por figurantes aparentemente sem importância, ditam o rumo de toda a história.
 - (B) Os personagens principais, de uma história, responsáveis pelo sentido maior dela, dependem muitas vezes, de pequenas providências que tomadas por figurantes, aparentemente sem importância, ditam o rumo de toda a história.
 - (C) Os personagens principais de uma história, responsáveis pelo sentido maior dela dependem muitas vezes de pequenas providências, que, tomadas por figurantes aparentemente, sem importância, ditam o rumo de toda a história.
 - (D) Os personagens principais, de uma história, responsáveis pelo sentido maior dela, dependem, muitas vezes de pequenas providências, que tomadas por figurantes aparentemente sem importância, ditam o rumo de toda a história.
 - (E) Os personagens principais de uma história, responsáveis, pelo sentido maior dela, dependem muitas vezes de pequenas providências, que tomadas por figurantes, aparentemente, sem importância, ditam o rumo de toda a história.
-
10. Transpondo-se para a voz passiva a frase **Um figurante pode obscurecer a atuação de um protagonista**, a forma verbal obtida será:
- (A) pode ser obscurecido.
 - (B) obscurecerá.
 - (C) pode ter obscurecido.
 - (D) pode ser obscurecida.
 - (E) será obscurecida.



Atenção: As questões de números 11 a 15 referem-se ao texto seguinte.

Uns e outros

Trabalhar em grupo é uma operação tão prestigiada – na escola, no trabalho, no clube – que ninguém a discute. O que é um perigo: as verdades dadas como indiscutíveis costumam paralisar as iniciativas.

Num trabalho em equipe, valoriza-se tanto o sentido do coletivo que a importância do indivíduo pode acabar subestimada. Tal depreciação interfere na produção do grupo – o que nos leva à óbvia conclusão de que o sucesso de um trabalho em equipe supõe a satisfação individual. Reconhecer o rosto de cada membro num time de verdade não é ceder a algum nefasto individualismo: é saber reconhecer e identificar o valor de cada sujeito.

É comum ouvir-se a respeito de um jogo de vôlei, no qual o Brasil se destaca: “A seleção brasileira não está jogando bem porque está jogando sem alegria”. Há aqui uma grande verdade: faltando a cada um dos jogadores essa força subjetiva, da vontade alegre e determinada, o grupo todo se ressentido e joga mal. Não se trata de falta de técnica ou de tática, que costumam sobrar em nossa seleção de vôlei: trata-se do súbito arrefecimento daquela chama interior que, em qualquer atividade em grupo, promove a motivação do indivíduo à motivação do grupo, da qual resultará um reforço ainda maior para o desempenho individual.

(Nestor Correa Lima, inédito)

11. O autor defende em seu texto uma tese central: nas atividades em grupo,
- (A) o que de fato importa é a sensação individual de que o trabalho esteja sendo bem conduzido.
 - (B) a interação entre os indivíduos não depende da disposição de cada um, mas de todo o conjunto.
 - (C) a força do trabalho coletivo é basicamente determinada pelo ânimo do empenho individual.
 - (D) a falta de disposição do conjunto acaba acarretando o arrefecimento do empenho individual.
 - (E) o valor maior de um trabalho coletivo está em absolutizar a importância do prazer individual.
-
12. Estão empregados com uma significação muito próxima, no contexto em que surgem:
- (A) *verdades indiscutíveis* e *iniciativas* (1º parágrafo).
 - (B) *importância subestimada* e *depreciação* (2º parágrafo).
 - (C) *satisfação individual* e *nefasto individualismo* (2º parágrafo).
 - (D) *chama interior* e *súbito arrefecimento* (3º parágrafo).
 - (E) *súbito arrefecimento* e *falta de técnica* (3º parágrafo).
-
13. Está clara e correta a seguinte redação deste livre comentário sobre o texto:
- (A) Contra o lugar-comum da indiscutível vantagem do trabalho em grupo, o autor prefere discutir a específica importância do ânimo individual.
 - (B) Sendo a favor do ânimo individual, o trabalho coletivo, segundo o autor, acaba dependendo tanto dele que não há mais como ignorar-lhe.
 - (C) Ainda que muitos privilegiem o trabalho em grupo, não ocorre o mesmo com a importância do indivíduo, que tanto concorre para o sucesso coletivo.
 - (D) O sucesso do grupo não está intrinsecamente alheio ao sucesso individual, ao contrário, este se traduz, em grande parte, no resultado daquele.
 - (E) Não há porquê imaginar que a satisfação individual de um promova qualquer embaraço para o sentido do coletivo, dado que um sem o outro torna-se improdutivo.
-
14. O verbo indicado entre parênteses deverá flexionar-se numa forma do **plural** para preencher adequadamente a lacuna da seguinte frase:
- (A) Aos esforços de cada um dos indivíduos (**competir**), muitas vezes, promover as conquistas de um grupo.
 - (B) Não (**cumprir**) aos membros de um grupo culpar-se individualmente pelo fracasso de um trabalho.
 - (C) Sim, a união faz a força, mas a cada um dos indivíduos do grupo (**cabem**) também contar com suas próprias forças.
 - (D) Não se imagine que das renúncias pessoais dos indivíduos (**dependem**) o sucesso de um grupo.
 - (E) Os ganhos que se (**obtem**) com o trabalho de um grupo traduzem o comprometimento de cada indivíduo.



15. Está adequada a correlação entre os tempos e os modos verbais na frase:
- (A) Não imaginou que prejudicaria o grupo se atender a uma necessidade que fosse inteiramente sua.
 - (B) Caso a partida de vôlei terminasse naquele instante, todo o trabalho desenvolvido ao longo do ano restará prejudicado.
 - (C) A menos que se promova alguma mudança na condução deste trabalho, nosso grupo estaria fadado a fracassar.
 - (D) Ainda que surgissem dificuldades maiores do que as que o nosso grupo enfrentou, elas haveriam de ser transpostas.
 - (E) Nenhum de nós teria enfrentado tantos dissabores pessoais, caso os líderes do grupo houvessem demonstrado maior generosidade.

Inglês

Instruções: As questões de números 16 a 22 referem-se ao texto abaixo.

Aerospace CEOs Discuss Joint Approach to Environment, Air Traffic Management, and Other Key Issues

PARIS, June 21, 2011 – Industry leaders from the Aerospace and Defence Industries Association of Europe (ASD) and the Aerospace Industries Association of America (AIA) reaffirmed their commitment to cooperate on a wide variety of issues during an annual meeting at the 2011 Paris Airshow.

“Aircraft manufacturers are very serious about reducing aviation’s environmental impacts,” Jim Albaugh, Chairman of the Board of Governors of AIA and President and Chief Executive Officer, Boeing Commercial Airplanes said. “We’ve made remarkable progress on sustainable aviation biofuels and we’re working with regulators on a first-ever CO₂ efficiency standard for new production aircraft.”

AIA and ASD vowed to support ICAO’s efforts towards reducing civil aviation CO₂ emissions 50 percent compared to 2005 levels by the year 2050. They affirmed the primacy of such global approaches vs. regional or national market based measures. In support of ongoing collaboration with the global stakeholder community (airlines, airports, and air navigation service providers), both American and European manufacturers agreed to ensure understanding among regulators of how critical CO₂ reduction will be.

Commercially viable, drop-in biofuels will [A] a large role in CO₂ reduction and both groups are working towards that goal with their respective members. “To develop the use of biofuels in aviation, our industry and public authorities need to work hand in hand,” Domingo Urena-Raso, President of ASD and CEO of Airbus Military declared. “Incentives should be granted to scale up production, infrastructures and programmes, and to encourage the use of biofuels by airlines. We also need to increase our investment in research and development in this field,” he added.

Another issue discussed during the CEO Dialogue was air traffic management (ATM) interoperability and modernization. Participants in the meeting agreed that greater efforts and resources from governments would greatly contribute to the achievement of these goals and would yield considerable environmental, economic and efficiency benefits.

(Adapted from: <http://thesantosrepublic.com/2011/06/aerospace-ceos-discuss-joint-approach-to-environment-air-traffic-management-and-other-key-issues/>)

16. A palavra que preenche corretamente a lacuna [A] do texto é:
- (A) do
 - (B) get
 - (C) play
 - (D) take
 - (E) make



-
17. No texto, *commitment* poderia ser traduzido por
- (A) acordo.
 - (B) desejo.
 - (C) intenção.
 - (D) disposição.
 - (E) compromisso.
-
18. A melhor tradução para *vowed to support*, conforme empregado no texto, é
- (A) cogitam em apoiar.
 - (B) prometeram apoiar.
 - (C) não vêem como suportar.
 - (D) engajaram-se em suportar.
 - (E) prepararam-se para suportar.
-
19. No texto, *both groups* refere-se a
- (A) AIA e ASD.
 - (B) *American and European manufacturers.*
 - (C) *regional and national markets.*
 - (D) *airlines, airports and air navigation service providers.*
 - (E) *aerospace industries and public authorities.*
-
20. A redução de emissão de CO₂ pretendida pela ICAO
- (A) já alcançou 50% em comparação a 2005, mas deve chegar a mais até 2050.
 - (B) já chegou a 50% em comparação a 2005, mas deve atingir essa porcentagem em relação aos índices atuais.
 - (C) é de 50% em relação a 2005 a ser atingida até 2050.
 - (D) está encontrando resistência nos mercados nacionais e regionais.
 - (E) só poderá se aplicar aos fabricantes americanos e europeus.
-
21. Segundo o texto,
- (A) os fabricantes de aeronaves não têm tido sucesso com o uso de biocombustíveis na aviação.
 - (B) a indústria aeronáutica queixa-se de que os reguladores não compreendem a necessidade de se estabelecer um padrão para a emissão de CO₂ pelas aeronaves.
 - (C) a indústria aeronáutica já conseguiu estabelecer um padrão de eficiência de emissão de CO₂.
 - (D) as negociações com os reguladores sobre o índice de redução de emissão de CO₂ não têm alcançado o progresso pretendido.
 - (E) os fabricantes de aeronaves estão seriamente empenhados em reduzir os impactos ambientais causados pela aviação.
-
22. De acordo com o texto, o Presidente da ASD e CEO da *Airbus Military* declarou que
- (A) a falta de incentivos públicos tem atrasado o programa de desenvolvimento de biocombustíveis para a aviação.
 - (B) as autoridades governamentais precisam aumentar seu investimento em pesquisa e desenvolvimento de biocombustíveis para a aviação.
 - (C) a indústria depende de incentivos fiscais para melhorar sua infraestrutura e os programas de desenvolvimento de biocombustíveis para a aviação.
 - (D) é preciso um trabalho conjunto entre a indústria e o governo para desenvolver o uso de biocombustíveis na aviação.
 - (E) a indústria aeronáutica já está fazendo sua parte para incentivar o uso de biocombustíveis na aviação.
-



Instruções: As questões de números 23 a 25 referem-se ao texto abaixo.

In the Nerve Center

After 35 years with Continental Airlines, Air Traffic Control Coordinator Craig Podzielinski – coworkers call him “Podge” – knows almost instinctively how busy his day in the airline’s nerve center will be when thunderstorms threaten.

Podge’s job is to keep the airline running efficiently and reduce delays. He works in the Houston System Operations Coordination Center (SOCC), where command decisions are made. Our work is routine until something [B] wrong,” he says, “like a weather system or a diversion.”

Podge logs in via iPhone on his way to work (“I want to know what’s coming,” he says), and at his desk he surveys aircraft and weather patterns in the United States on four monitors simultaneously. One of his tools is the Aerobahn, which tracks aircraft movements on the ground at the Houston and Newark hubs. Another tool helps him allocate landing slots when weather reduces the arrival rate. On another screen Podge views ground delay programs, checks the customer service team’s list of passengers connecting to international flights, and reduces their delays so they’ll make their connections. There may be a group of customers, for example, connecting from Houston, to Newark, to points all over Europe. If he delays another flight for an hour from Jacksonville to Newark, it can preserve the group’s international itinerary.

With the push of a button, Podge reduces a 45-minute delay to just 20 minutes. Then a message goes out to the FAA and the airport, which passes it on to relieved passengers and crew.

“I want customers to know we’re doing the best we can to get them where they want to go, on time and safely,” Podge says. There’s always someone behind the scenes who’s thinking about how to keep them moving.”

(Adapted from – **Hemisphere magazine**, July 2011, p. 12)

23. O verbo que preenche corretamente a lacuna [B] do texto é:

- (A) *gives*
- (B) *done*
- (C) *sets*
- (D) *goes*
- (E) *gotten*

24. Segundo o texto,

- (A) Podge usa o Aerobahn para acompanhar o movimento das aeronaves nos aeroportos de Houston e Newark.
- (B) o sistema Aerobahn permite que Podge designe locais de pouso quando o tempo afeta o número de aterrissagens.
- (C) Podge usa quatro monitores para acompanhar o movimento aéreo em todos os Estados Unidos.
- (D) decisões tomadas em casos de ameaça de tempestade já se tornaram rotina para Podge.
- (E) depois de 35 anos com a Continental, o trabalho de Podge já se tornou diversão.

25. De acordo com o texto,

- (A) por causa de um atraso no vôo de Houston para Newark, um grupo de 25 pessoas perdeu suas conexões internacionais.
- (B) é possível reduzir o atraso de um vôo para determinado aeroporto, atrasando outro vôo para esse mesmo aeroporto.
- (C) o controlador de vôo tem acesso à lista de passageiros de um vôo e de suas conexões, de modo que pode informá-los de quaisquer atrasos que possam prejudicá-los.
- (D) basta apertar um botão para reduzir o atraso de qualquer aeronave em pelo menos 20 minutos.
- (E) os controladores têm por norma colocar a segurança do passageiro acima de tudo, mesmo que isso signifique que ele possa perder uma conexão.



Instruções: As questões de números 26 a 30 referem-se ao texto abaixo.

ATSEP: professionals in the technical field

What is the role of an ATSEP?

Maintaining and developing all technical systems deployed in air navigation services are the tasks of specialist technicians and engineers, the Air Traffic Safety Electronics Personnel or ATSEP. The theoretical and practical knowledge which an air navigation technician or engineer must possess is particularly wide-ranging. The systems are complex and multi-faceted, combining time-proven technologies with the very latest ones. Only staff bringing long experience in the field and proven ability are therefore to be found at Skyguide.

ATSEPs perform the following activities on operating facilities, depending on their aptitude, training and qualifications:

- preventive and corrective maintenance*
- hardware and software specifications*
- modifications*
- software integration and testing*
- compiling and revising documentation and*
- installation and commissioning*

The range of activities extends from in-depth theoretical studies to airborne calibrations of navigation and radar facilities and centralised systems monitoring within an operational control centre. [C] the requisite technical expertise, project management skills are also required. Many ATSEPs have completed the corresponding training and eventually gone on to lead projects and programmes.

How do you become an ATSEP?

Switzerland does not have its own training centres for this discipline. Skyguide air navigation technicians and engineers therefore undertake a basic technical training at a university and then go through area-specific post-graduate courses. These are run by specialist institutes at home and abroad.

Far-reaching perspectives

At the beginning of their career Skyguide specialists are responsible for preventive and corrective maintenance and for the modification of the existing air navigation infrastructure. They are engaged on specifications, installation, acceptance tests and the certification of the infrastructure on the ground. Thus project management also forms an important part of their activities. Maintenance of the system covers a wide spectrum, from system management in the control centre to flight calibration of navigational and radar equipment on board a calibration flight. Later on, many of these air navigation service technicians and engineers move into management or specialist consultant positions. In these capacities, they may find themselves representing Skyguide's and Switzerland's interests on international and supranational bodies such as the International Civil Aviation Organization (ICAO) or Eurocontrol.

Moreover, the professional association for which they are responsible, SATTA (Swiss Air Traffic Control Technical Association), deals with the exchange of experience at a national and international level.

(Adapted from http://www.skyguide.ch/en/Jobs/Skyguide_as_Employer/ATSEP.xml)



26. The word or expression that fills in the [C], in the text, is:
- (A) In addition to
 - (B) Moreover
 - (C) Despite
 - (D) As well
 - (E) In spite of
-
27. Choose the sentence that means the same as *The systems are complex and multi-faceted, combining time-proven technologies with the very latest ones*:
- (A) The systems are arduous and multifarious, combining long established technologies with the trendiest ones.
 - (B) The systems are hard and miscellaneous, combining technologies that have been tested with modish ones.
 - (C) The systems are complicated and unstable, combining old technologies with new ones.
 - (D) The systems are composite and many-sided, combining technologies established beyond doubt with the most up-to-date ones.
 - (E) The systems are difficult and have many aspects, combining tested technologies with the most modern ones.
-
28. According to the text, it is correct to assume that
- (A) Switzerland is an important training centre for ATSEPs.
 - (B) an ATSEP becomes a management or specialist consultant at the end of his career.
 - (C) an ATSEP's functions tend to change throughout his career.
 - (D) ATSEPs respond to SATTA.
 - (E) ATSEPs must show high degrees of self-discipline and flexibility.
-
29. The text presented is most likely
- (A) a Skyguide magazine article for the public.
 - (B) a report of an ATSEP's attributions.
 - (C) a flyer destined to inform likely ATSEP candidates.
 - (D) an advertisement for Skyguide.
 - (E) an editorial from an ATSEP corporate publication.
-
30. Assinale a alternativa que NÃO está contemplada pelo texto:
- (A) Estudos teóricos profundos, cálculos práticos, monitoração de radares e de sistemas são algumas das atividades que um ATSEP deve estar preparado para realizar.
 - (B) A manutenção de sistemas inclui desde seu gerenciamento nos centros de controle até a calibração de equipamentos a bordo.
 - (C) É pré-requisito da profissão realizar estudos específicos em nível de pós-graduação, quando a graduação é feita na Suíça.
 - (D) ATSEPs podem liderar projetos e programas da Skyguide.
 - (E) A troca de experiências nacionais e internacionais dos ATSEPs é estimulada por organismos tais como ICAO ou Eurocontrol.

**CONHECIMENTOS ESPECÍFICOS**

31. O documento da Organização de Aviação Civil Internacional que especifica os equipamentos que deverão ser instalados em um aeródromo para dar suporte à navegação aérea internacional é o
- (A) Anexo 6.
 - (B) Anexo 4.
 - (C) Doc. 9426.
 - (D) Doc. 8168.
 - (E) Anexo 14.
-
32. As especificações contidas nos documentos da ICAO, cujas aplicações são consideradas necessárias para a segurança e regularidade da navegação aérea internacional, são denominadas:
- (A) Normas.
 - (B) Requisitos Operacionais.
 - (C) Métodos Recomendados.
 - (D) Procedimentos Suplementares Regionais.
 - (E) Procedimentos para o Serviço de Navegação Aérea.
-
33. Analise:
- I. Para o gerenciamento da aplicação dos Procedimentos Suplementares a ICAO mantém um escritório em cada Estado membro da Organização.
 - II. O escritório da ICAO responsável pela Região SAM está localizado na cidade de Lima (Peru).
 - III. Os procedimentos estabelecidos pela ICAO, que são aplicáveis à navegação aérea internacional, estão focados somente no segmento da aviação civil.
 - IV. Os documentos expedidos pela ICAO, sempre que necessário, são redigidos nos seguintes idiomas: Inglês, Árabe, Chinês, Francês, Russo e Espanhol.
- Considerando V (Verdadeiro) e F (Falso), os itens I, II, III e IV são, respectivamente:
- (A) V; F; V; F.
 - (B) F; V; F; V.
 - (C) F; V; V; V.
 - (D) F; V; V; F.
 - (E) V; F; F; V.
-
34. Analise:
- I. Organização do Estado Brasileiro responsável pelo controle estratégico e sistêmico do espaço aéreo do país.
 - II. Estrutura composta pelos órgãos e sistemas que participam do controle da circulação aérea nacional, nos limites das suas respectivas atribuições.
 - III. Organização responsável pelo planejamento e execução das mudanças tecnológicas no cenário do espaço aéreo brasileiro.
- As afirmações I, II e III referem-se, respectivamente, a:
- (A) DECEA; SAC; e CISCEA.
 - (B) CISCEA; ANAC; e DECEA.
 - (C) CINDACTA; SAC; e DECEA.
 - (D) DECEA; SISCEAB; e CISCEA.
 - (E) ANAC; CISCEA; e CINDACTA.
-
35. As ações que buscam estabelecer o uso flexível do espaço aéreo, com o objetivo de aumentar a capacidade, eficiência e flexibilidade das operações aeronáuticas, estão associadas com o segmento de gestão denominado
- (A) Serviço de Tráfego Aéreo.
 - (B) Controle de Tráfego Aéreo.
 - (C) Gerenciamento do Espaço Aéreo.
 - (D) Gerenciamento da Navegação Aérea.
 - (E) Gerenciamento de Fluxo de Tráfego Aéreo.



36. A aviação é uma atividade de transporte que envolve distintos níveis de operação e de tarefas interligadas, algumas de elevada complexidade e sujeitas a numerosos estressores ocupacionais. Nesse contexto, representa corretamente um Ato Inseguro, dentre outros, que pode influenciar na ocorrência de um incidente aeronáutico:
- (A) Ambiente físico.
 - (B) Fatores pessoais.
 - (C) Ambiente tecnológico.
 - (D) Limitações físicas.
 - (E) Erro de percepção.

37. O gerenciamento dos riscos à segurança operacional dos serviços de navegação aérea é um processo que inclui a identificação de perigos concretos, a avaliação dos riscos decorrentes e a adoção de medidas corretivas ou mitigadoras que eliminem ou minimizem esses riscos. A responsabilidade pela regulamentação desse processo, no âmbito nacional, é
- (A) da Secretaria de Aviação Civil.
 - (B) da Agência Nacional de Aviação Civil.
 - (C) do Departamento de Controle do Espaço Aéreo.
 - (D) do Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.
 - (E) do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos.

38. De acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica, analise:
- I. Aeronaves militares são consideradas como situadas no território do Estado de sua nacionalidade.
 - II. As aeronaves civis são consideradas como situadas no território do Estado de sua nacionalidade, independente de sua missão.
 - III. É facultada ao piloto em comando, de uma aeronave proveniente do exterior, a decisão para definir se o primeiro pouso em território nacional deva ser efetuado em aeroporto internacional.
 - IV. Não prevalece a extraterritorialidade em relação à aeronave privada, que se considera sujeita à lei do Estado onde se encontra, salvo na hipótese de estar a serviço do Estado.

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

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

39. Analise:
- I. Todos os aeródromos brasileiros são classificados como públicos ou privados.
 - II. Nenhum aeródromo público poderá ser utilizado se não estiver devidamente registrado.
 - III. Os aeródromos públicos serão abertos ao tráfego por meio de um processo de homologação.
 - IV. Desde que autorizado formalmente pelo proprietário, um aeródromo privado poderá ser explorado comercialmente.
 - V. Denomina-se aeroporto todo aeródromo dotado de instalações para apoio de operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

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

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



40. As informações específicas, relacionadas com o planejamento de um voo, ou parte deste, devem ser apresentadas aos órgãos prestadores de serviços de tráfego aéreo por meio de um Plano de Voo. Nesse sentido, está correto afirmar:
- (A) Sua apresentação é obrigatória antes da partida da aeronave de qualquer aeródromo situado no território nacional.
 - (B) Sua apresentação é obrigatória sempre que se pretender voar através de fronteiras internacionais.
 - (C) Sua validade é de 45 (quarenta e cinco) minutos a partir da hora de sua apresentação.
 - (D) A informação da EOBT constante no Plano de Voo apresentado estabelece a hora limite de decolagem.
 - (E) Prioritariamente, o Plano de Voo deve ser apresentado diretamente a um órgão de controle de tráfego aéreo.

Atenção: Para responder às questões de números 41 a 44, considere as informações abaixo.

O Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek, localizado na cidade de Brasília DF, é um dos mais importantes "hubs" da malha aeroviária nacional. Com o crescimento da demanda aérea, foram executadas várias obras de ampliação de sua infraestrutura aeroportuária, dentre elas destaca-se a construção da nova pista de pouso/decolagem (Pista 1) construída no mesmo sentido longitudinal da pista já existente no aeródromo (Pista 2).

As seguintes características físicas foram extraídas da Carta de Aeródromo (ADC):

- Separação entre os eixos das pistas: 1500 metros
- Rumo magnético das pistas: 107°

PISTA 1 –

- Comprimento da Pista 1: 3300 metros
- Elevação da Cabeceira A: 3497ft
- Elevação da Cabeceira B: 3417ft

PISTA 2 -

- Comprimento da Pista 2: 3200 metros
- Elevação da Cabeceira C: 3447ft
- Elevação da Cabeceira D: 3479ft

41. Calculando o valor da declividade longitudinal das Pistas 1 e 2, obtém-se, respectivamente,
- (A) 0,42% e 0,10%.
 - (B) 2,57% e 1,30%.
 - (C) 0,93% e 0,52%.
 - (D) 2,40% e 1,00%.
 - (E) 0,74% e 0,30%.

42. A identificação correta das cabeceiras das pistas de pouso e decolagem existentes no aeródromo corresponde a
- (A) 10 e 29.
 - (B) 11 e 28.
 - (C) 11 L e 28 R.
 - (D) 11 L/29 R e 11 R/29 L.
 - (E) 11 R/29 R e 11 L/29 L.

43. De acordo com a distância entre os eixos longitudinais das pistas e as altitudes das cabeceiras, está correto afirmar:
- (A) A MDA dos procedimentos de aproximação é a mesma, independente da cabeceira em uso.
 - (B) Todas as operações de decolagem devem ser efetuadas da cabeceira que tiver maior altitude.
 - (C) Todas as operações de decolagem deverão ser executadas na Pista 1.
 - (D) A distância entre os eixos longitudinais das pistas possibilita a execução simultânea de procedimentos de aproximações para pouso.
 - (E) As operações nas pistas deverão ser exclusivas, isto é, Pista 1 para operações de pouso e Pista 2 para operações de decolagem.



44. O Indicador de Localidade ICAO e o Código IATA do Aeródromo de Brasília, respectivamente, são:

- (A) SBBR e BSB.
- (B) SBSB e BRS.
- (C) BRAS e BRS.
- (D) SBBS e BSB.
- (E) BBSB e BRA.

45. Analise:

- I. A detecção do código SSR 7700 por um sistema radar de um órgão de Controle de Tráfego Aéreo deve ser considerado como um Incidente SAR.
- II. O início da PRECOM sempre será de responsabilidade do Centro de Coordenação de Salvamento da área onde ocorreu o Incidente SAR.
- III. A conclusão da EXCOM "sem sucesso" na localização da aeronave desaparecida faz com que a Fase da Emergência evolua diretamente para a Fase de Perigo.
- IV. A área delimitada pela autonomia do objeto de busca em todas as direções possíveis, a partir da última posição conhecida, é denominada Área de Probabilidade Genérica.





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

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

46. Durante as fases de aproximação para pouso de um determinado aeródromo são utilizados auxílios à navegação aérea que disponibilizam orientações de trajetória de planeio e de distância contínua em relação à cabeceira da pista. Dentre os auxílios abaixo, aqueles que fornecem, respectivamente, tais informações são:

- (A) ILS e VOR.
- (B) VOR e ILS.
- (C) ILS e DME.
- (D) VOR e DME.
- (E) DME e VOR.

47. Analise os símbolos gráficos utilizados na confecção de Cartas Aeronáuticas:

- I. O símbolo  representa um Radiofarol não-Direcional.
- II. O símbolo  representa um Radiofarol Omnidirecional em VHF.
- III. O símbolo  representa um Marcador Médio de um procedimento ILS.
- IV. O símbolo  representa um Marcador.

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

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



48. As mensagens ATS, referentes ao movimento real ou previsto de aeronaves, as quais são utilizadas para atualização dos dados de um plano de voo apresentado, são:
- (A) FPL; RPL; CHG; CPL.
 - (B) CHG; EST; ARR; FPL.
 - (C) CNL; EST; ARR; DEP.
 - (D) DLA; FPL; CHG; DEP.
 - (E) CNL; CHG; DEP; DLA.
-
49. Analise:
- I. A REDEMET é o principal meio de veiculação das informações meteorológicas operacionais aos usuários do SISCEAB.
 - II. Nas operações aéreas militares, as comunicações entre os COPM e as aeronaves militares são efetuadas através da rede de VHF.
 - III. O ILS proporciona ao piloto uma informação eletrônica do alinhamento com o eixo da pista e do ângulo de descida, na aproximação final para o pouso.
 - IV. O VOR fornece uma medida de posição azimutal e de distância da aeronave em relação à fonte de sinal.
 - V. Os auxílios visuais luminosos são considerados como auxílios à navegação aérea.
- Considerando V (Verdadeiro) e F (Falso), os itens I, II, III, IV e V são, respectivamente:
- (A) F; V; F; F; V.
 - (B) V; F; V; F; V.
 - (C) F; V; F; V; F.
 - (D) V; V; F; F; V.
 - (E) V; F; V; F; F.
-
50. A precedência correta entre os indicadores de prioridade utilizados nas mensagens telegráficas veiculadas através do Serviço Fixo Aeronáutico corresponde a:
- (A) SS; DD; GG; FF; KK.
 - (B) KK; GG; SS; DD; FF.
 - (C) SS; DD; FF; GG; KK.
 - (D) DD; SS; GG; FF; KK.
 - (E) GG; FF; KK; DD; SS.
-
51. A falha simultânea nos dois servidores do Centro de Comutação Automática de Mensagens (CCAM) faz com que os assinantes não mais recebam mensagens de confirmação de recebimento (QSL). Nessa situação, os usuários do Serviço Fixo Aeronáutico perderão a possibilidade de acesso ao
- (A) STPV e CPDLC.
 - (B) STPV e RACAM.
 - (C) SISNOTAM e RACAM.
 - (D) Banco OPMET e RACAM.
 - (E) Banco OPMET e SISNOTAM.



52. Analise o conteúdo dessa informação:

Rio de Janeiro International Airport – 0900 Z – Information Alfa – wind 200 degrees/five knots – ceiling and visibility OK – altimeter setting 1018 – temperature 25 degrees – Landing and departure runways 10/15 – advise you have received Information Alfa.

A informação aeronáutica, cujo formato contém os dados apresentados no texto acima, é denominada:

- (A) ATIS.
- (B) AIREP.
- (C) NOTAM.
- (D) METAR.
- (E) SIGMET.

53. Analise:

- I. A rede de Estações Meteorológicas tem a responsabilidade pela coleta de dados básicos das condições de tempo local e pela elaboração de mensagens sobre fenômenos meteorológicos.
- II. A EMS é um órgão destinado a elaborar observações rotineiras de superfície a serem divulgadas através de TAF.
- III. O SPECI é confeccionado quando, entre duas mensagens METAR consecutivas, houver um agravamento ou melhoria das condições meteorológicas da localidade.
- IV. A rede de Centros Meteorológicos elabora e divulga prognósticos sobre fenômenos meteorológicos de interesse aeronáutico que ainda não estão ocorrendo, mas que poderão ocorrer nas próximas vinte e quatro horas.

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

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

54. Dentre as informações que compõem o conteúdo de um METAR estão os dados referentes à direção e intensidade do vento, os quais são obtidos por meio da observação do comportamento das condições meteorológicas da localidade. Nesse contexto, está correto afirmar que

- (A) a intensidade do vento é especificada em milhas náuticas.
- (B) a intensidade do vento é especificada em milhas terrestres.
- (C) a direção do vento é especificada em relação ao norte magnético.
- (D) o sentido de deslocamento do vento é considerado conforme a procedência desse vento.
- (E) o sentido de deslocamento do vento é considerado conforme a direção desse vento.

55. No conteúdo do METAR ou SPECI, as informações referentes às nuvens devem ser representativas do aeródromo e sua vizinhança, sendo que, para informar a quantidade presente na área de observação, o profissional de meteorologia deve utilizar-se de abreviaturas específicas. Nesse sentido, a abreviatura que deve ser utilizada para representar a quantidade de 1/8 de cobertura de nuvens na respectiva área é:

- (A) FEW.
- (B) SCT.
- (C) OVC.
- (D) BKN.
- (E) NIL.



56. De acordo com a Lei nº 11.182/2005, cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País, competindo-lhe
- (A) planejar a modernização do SISCEAB.
 - (B) administrar o Registro Aeronáutico Brasileiro.
 - (C) fiscalizar a execução dos serviços de navegação aérea.
 - (D) implementar a política de navegação aérea no território nacional.
 - (E) regulamentar e fiscalizar a outorga de serviços de controle do espaço aéreo.

57. De acordo com a Lei nº 8.666/1993, considere:

- I. Uma Reforma é considerada uma Obra somente quando é realizada por Execução Direta.
- II. Serviço é toda atividade destinada a obter determinada utilidade de interesse para a Administração.
- III. O Regime de Empreitada por Preço Global é uma das modalidades da Execução Direta.
- IV. Os estudos técnicos preliminares, que assegurem a viabilidade técnica e o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento estão contidos no Projeto Básico.

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

- (A) F; V; F; F.
 - (B) V; F; V; V.
 - (C) F; V; F; V.
 - (D) V; V; F; F.
 - (E) V; F; V; F.
58. O Processo Administrativo é o meio pelo qual o Estado estabelece normas gerais e isonômicas para alcançar a solução de conflito entre a Administração Pública e qualquer outro interessado. Nesse contexto, está INCORRETO afirmar:
- (A) Um processo administrativo visa, em especial, à proteção dos direitos dos administrados.
 - (B) O princípio da finalidade exige que o ato administrativo seja praticado sempre com finalidade pública.
 - (C) Em face de razões de legalidade e de mérito, caberá recurso sobre as decisões de um Processo Administrativo.
 - (D) A instauração de um processo administrativo é uma prerrogativa exclusiva da Administração Federal direta.
 - (E) O princípio da oficialidade estabelece que é sempre da Administração Pública a competência de movimentar o processo administrativo.

59. De acordo com a legislação que dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios, está correto afirmar:

- (A) A ANAC está subordinada ao Departamento de Aviação Civil.
- (B) A INFRAERO está subordinada, administrativamente, ao Ministério da Defesa.
- (C) A ANAC está subordinada, operacionalmente, ao Comando da Aeronáutica.
- (D) A INFRAERO e a ANAC estão subordinadas diretamente à Secretaria de Aviação Civil.
- (E) A INFRAERO e a ANAC estão subordinadas, administrativamente, ao Comando da Aeronáutica.

60. O fornecimento das informações meteorológicas às aeronaves em voo é realizado por meio do serviço VOLMET, o qual divulga as informações de acordo com os padrões de fraseologia especificados para esse serviço (português ou inglês). Ao ser utilizada a fraseologia inglesa para a transmissão de um METAR ou SPECI para uma aeronave em voo, o operador do CMV deverá identificar tais mensagens utilizando-se, respectivamente, das expressões:

- (A) "METAR" e "SPECI".
- (B) "WEATHER REPORT" e "SPECIAL WEATHER REPORT".
- (C) "METEOROLOGICAL AIR REPORT" e "SPECIAL INFORMATION".
- (D) "METEOROLOGICAL AIR REPORT" e "SPECIAL WEATHER REPORT".
- (E) "WEATHER REPORT" e "SPECIAL INFORMATION".

**REDAÇÃO**

Instruções: A folha para rascunho no Caderno de Provas é de preenchimento facultativo. Em hipótese alguma o rascunho elaborado pelo candidato será considerado na correção da Prova de Redação pela banca examinadora.

Na Prova de Redação deverão ser observados os limites mínimo de 20 (vinte) linhas e máximo de 30 (trinta) linhas, sob pena de perda de pontos a serem atribuídos à Redação.

A especialização é uma tendência que parece cada vez mais irresistível, principalmente por conta da insuperável profundidade que pode ser atingida pelo especialista em seu campo específico de conhecimento. Contudo, a esse aprofundamento em determinada área costuma corresponder, nos casos mais extremos, a ignorância de outros especialistas em outras áreas, ainda que muitas vezes bastante próximas dela. O risco é tornar-se cada vez mais difícil um olhar mais abrangente e uma compreensão mais ampla dos problemas que surgem.

A partir das reflexões acima, escreva um texto dissertativo-argumentativo, posicionando-se em relação ao seguinte tema:

A abertura do foco para além do campo de visão do especialista

01	
02	
03	
04	
05	
06	
07	
08	
09	
10	
11	
12	
13	
14	
15	
16	
17	
18	
19	
20	
21	
22	
23	
24	
25	
26	
27	
28	
29	
30	