



ANAC

Concurso Público

NÍVEL SUPERIOR



Universidade de Brasília

cespeUnB
Centro de Seleção e de Promoção de Eventos

OBSERVAÇÕES

- Não serão objeto de conhecimento recursos em desacordo com o estabelecido em edital.
- Informações adicionais: telefone 0(XX) 61 3448-0100; Internet — www.cespe.unb.br.
- É permitida a reprodução deste material apenas para fins didáticos, desde que citada a fonte.

MINISTÉRIO DA DEFESA

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC)



CARGO ESPECIALISTA EM REGULAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL

Curso de Formação Prova Objetiva – Parte II

LEIA COM ATENÇÃO AS INSTRUÇÕES ABAIXO.

- 1 Verifique se este caderno de prova contém a quantidade de itens indicada em sua folha de respostas. Caso o caderno esteja incompleto ou tenha qualquer defeito, solicite ao fiscal de sala mais próximo que tome as providências cabíveis, pois não serão aceitas reclamações posteriores nesse sentido.
- 2 Quando autorizado pelo chefe de sala, no momento da identificação, escreva, no espaço apropriado da **folha de respostas**, com a sua caligrafia usual, a seguinte frase:
A ética está no compromisso, na responsabilidade e no respeito.
- 3 Não se comunique com outros candidatos nem se levante sem autorização de fiscal de sala.
- 4 Na duração da prova, está incluído o tempo destinado à identificação — que será feita no decorrer da prova — e ao preenchimento da folha de respostas.
- 5 Ao terminar a prova, chame o fiscal de sala mais próximo, devolva-lhe a sua folha de respostas e deixe o local de prova.
- 6 A desobediência a qualquer uma das determinações constantes no presente caderno ou na folha de respostas poderá implicar a anulação da sua prova.

AGENDA (datas prováveis)

- I **4/12/2009**, após as 19 h (horário de Brasília) – Gabaritos oficiais preliminares da prova objetiva: Internet — www.cespe.unb.br.
- II **7 e 8/12/2009** – Recursos (prova objetiva): exclusivamente no Sistema Eletrônico de Interposição de Recurso, Internet, mediante instruções e formulários que estarão disponíveis nesse sistema.

OBSERVAÇÕES:

- Não serão objeto de conhecimento recursos em desacordo com o estabelecido em edital.
- Informações adicionais: telefone 0(XX) 61 3448-0100; Internet — www.cespe.unb.br.
- É permitida a reprodução deste material apenas para fins didáticos, desde que citada a fonte.

- De acordo com o comando a que cada um dos itens a seguir se refira, marque na **folha de respostas**, para cada item: o campo designado com o código **C**, caso julgue o item **CERTO**; ou o campo designado com o código **E**, caso julgue o item **ERRADO**. Para as devidas marcações, use a **folha de respostas**, único documento válido para a correção das suas respostas.
- Os itens desta prova devem ser julgados exclusivamente à luz das apostilas do Curso de Formação Profissional, deixando de parte quaisquer divergências entre estas e outras fontes.

PARTE II

Julgue os itens que se seguem acerca dos centros de treinamento amparados pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC).

- 101** Os centros de treinamento podem qualificar profissionais que não ocupem função de bordo de aeronaves, como aqueles ligados aos serviços de manutenção, de despacho de carga, de segurança operacional e outros que estejam correlacionados com a aviação civil e militar.
- 102** O centro de treinamento certificado responsável por treinamento em simulador deve possuir, obrigatoriamente, nas próprias instalações, pelo menos um simulador de voo (*full flight simulator*), devidamente homologado ou validado pela ANAC.
- 103** Para os tripulantes de uma empresa aérea, o centro de treinamento pode ministrar treinamento de acordo com seu próprio programa de treinamento ou conforme o treinamento recomendado pelo fabricante da aeronave que opera.

Julgue os itens seguintes acerca dos programas de treinamento, conforme previsto nos regulamentos e instruções da aviação civil brasileira.

- 104** Os programas de um centro de treinamento devem ser aprovados pela autoridade primária de certificação da aeronave para a empresa fabricante dos tipos para os quais deseja oferecer treinamento, tanto para a aviação geral, como para empresas de transporte aéreo público (linhas aéreas e táxis aéreos), não sendo necessário que esses programas sejam os da própria empresa.
- 105** Os conteúdos dos programas de treinamento submetidos à aprovação conterão, entre outros, o método de avaliação, por ser atividade obrigatória.
- 106** O termo *ground school* corresponde a disciplinas de treinamento de solo do curso teórico, bem como do treinamento em simuladores de voo.
- 107** Para a qualificação prática de pilotos, caso não se disponha de simuladores de voo, o treinamento de voo poderá ser realizado diretamente nas aeronaves, sem ser obrigatório o uso de simuladores de voo.
- 108** Devido à necessidade de atender ao crescente mercado da aviação, recentemente a OACI propôs, como padrão de licença, a criação de um novo tripulante com redução das exigências de horas de voo, podendo operar aeronaves de passageiros na função de copiloto, mesmo que tenha treinado exclusivamente em simulador.

Acerca de fiscalização da aviação civil brasileira, julgue os itens subsequentes.

- 109** À ANAC, juntamente com o Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA), compete a certificação da aviação civil, entendida como verificação inicial do atendimento adequado de determinado conjunto de requisitos para determinado perfil operacional.
- 110** As atividades de fiscalização da aviação civil serão realizadas exclusivamente por especialistas e técnicos em regulação de aviação civil do quadro efetivo de servidores da ANAC, credenciados como inspetores de aviação civil (INSPACs), não podendo essa atividade ser exercidas por pessoas estranhas ao quadro efetivo de servidores da ANAC.
- 111** Os INSPACs que atuam na área específica de operações e de aeronavegabilidade poderão permanecer na cabine da aeronave durante o exercício da atividade de fiscalização.
- 112** Ao INSPAC, além das atividades de inspecionar, vistoriar e examinar, cabe avaliar, relatar e fazer recomendações.

Quanto às especificações operativas e à certificação continuada, julgue os itens seguintes.

- 113** Uma empresa aérea que possua especificações operativas (EO) vinculadas ao Certificado de Homologação de Empresa de Transporte Aéreo (CHETA), caso modifique rotas e aeródromos autorizados, perderá a validade das EO, devendo essas serem revistas e emendadas, podendo demandar novas fiscalizações.
- 114** A certificação continuada é realizada em empresas aéreas que ainda não detêm um CHETA, por se tratar de certificação com características temporárias.
- 115** Eventualmente, a Superintendência de Segurança Operacional (SSO), da ANAC, pode determinar a execução de inspeções extraordinárias, inclusive voos de avaliação operacional, mesmo não estando no seu Plano de Trabalho Anual (PTA) ou no Plano Anual de Vigilância (PAV).

Com relação à fiscalização na área operacional das empresas aéreas e aos setores fiscalizados, julgue os itens de **116 a 121**.

- 116** Para o caso de pilotos envolvidos em acidentes ou incidentes aéreos, para constatação de perícia, o setor operacional deve aplicar a fiscalização denominada exame.
- 117** O setor operacional da ANAC é responsável por realizar inspeções operacionais nas aeronaves civis brasileiras; as inspeções de aeronaves civis estrangeiras devem ser feitas por órgãos competentes do país de origem da aeronave.

118 Mesmo que a Organização Internacional de Aviação Civil (ICAO) emita recomendações acerca da frequência mínima de fiscalizações em empresas e entidades da aviação, alguns fatores podem indicar, com base nos dados de fiscalização, que um particular tipo de fiscalização seja aplicado com maior ou menor frequência.

119 Caso um grupo específico de uma empresa aérea deva ser inspecionado ou vistoriado, como os pilotos ou os mecânicos, não é obrigatório que todo o grupo seja inspecionado, mas a amostra a ser inspecionada ou vistoriada, para ser aceitável, deve ser escolhida de forma aleatória.

120 O planejamento de uma fiscalização por parte da ANAC pode requerer a participação de diversos seguimentos da instituição, inclusive da Superintendência e de unidades regionais, podendo chegar ao inspetor.

121 Um despachante operacional de voo (DOV) com certificação de habilitação técnica (CHT) válida para um curso e habilitação válida para um tipo de aeronave está automaticamente apto e habilitado para despachar qualquer outro tipo de aeronave.

As operações fiscalizadas merecem especial atenção nos procedimentos de fiscalização das empresas. Com relação a esse assunto, julgue os itens de **122** a **128**.

122 Uma empresa aérea, para operar no espaço aéreo operações com separação vertical mínima reduzida (RVSM) depende da *performance* e das características das aeronaves que operam, não importando os fatores operacionais da empresa, pois se a aeronave já está habilitada, a empresa aérea que a opera está automaticamente habilitada.

123 No procedimento de pré-voo, os dois altímetros principais da aeronave devem ser ajustados para o ajuste do altímetro local (QNE), a fim de verificar o valor máximo de discrepâncias. O procedimento de decolagem poderá prosseguir mesmo quando apenas um dos altímetros da aeronave concorde dentro das limitações especificadas no manuais.

124 É critério essencial para entrada em operação no espaço RVSM que pelo menos um dispositivo de alerta de altitude esteja funcionando na aeronave, além de dois sistemas primários de medição de altitude e de reserva, bem como um sistema automático de controle de altitude.

125 Com relação aos procedimentos de aproximação e de pouso de precisão, como CAT II e III, um conceito de doutrina e coordenação de cabine de comando nas aeronaves modernas prega que, se tudo estiver funcionando adequadamente, as luzes de sinalização estarão apagadas e nenhum sinal auditivo será acionado.

126 É possível a utilização de GPS no espaço aéreo em rotas, em terminais, bem como em procedimentos de aproximação IFR de precisão.

127 É considerado sobrevoos de grandes extensões de água o sobrevoos de um ponto a mais de 200 milhas marítimas da terra firme mais próxima.

128 Para qualquer tipo de aeronave em operação no aeroporto Santos Dumont (SDU), são exigidos procedimentos e requisitos complementares além daqueles exigidos para operadores de aeronaves que operam em outros aeródromos.

Com relação aos tipos de transporte realizados pelas operadoras de transporte aéreo, julgue os itens seguintes.

129 É expressamente proibido o transporte de munições com cargas explosivas ou incendiárias em aeronaves civis.

130 Mesmo no caso de transporte de enfermos em um helicóptero, é vedado o procedimento para o reabastecimento com os motores girando e com passageiros a bordo.

131 As ligações aéreas sistemáticas (LAS) podem ser exploradas por empresa de linha aérea doméstica regular, bem como por empresas de táxi aéreo.

132 Dos registros de voo de um operador de transporte de enfermos devem constar não somente os registros de tempo de voo, mas também os registros de repouso dos tripulantes, visando demonstrar conformidade com a legislação.

Acerca da regulamentação da aviação civil aplicada aos transportes aéreo nacional e internacional, julgue os itens subsequentes.

133 Os regulamentos são emitidos segundo critérios que priorizam a segurança de voo, não se sobrepondo aos interesses econômicos das empresas operadoras, a fim de fomentar o desenvolvimento do transporte aéreo internacional.

134 É de responsabilidade exclusiva do governo brasileiro a emissão da regulamentação técnica própria com base em padrões definidos na Convenção de Chicago, não podendo sofrer influências nem dos operadores do próprio país.

135 Os Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil (RBAC) servem de base legal para toda a legislação técnica da aviação civil no Brasil.

136 Com o estabelecimento da ANAC, os Requisitos Brasileiros de Homologação Aeronáutica (RBHA) passaram a substituir, paulatinamente, os RBAC.

137 As instruções suplementares (IS), que vieram substituir as instruções de aviação civil (IAC), têm o objetivo de esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito existente nos RBAC.

138 Norma estabelecida em um RBAC não poderá diferir da norma da OACI, e vice-versa.

Julgue os itens que se seguem acerca da certificação de empresas de transporte aéreo público no Brasil.

- 139** Para que uma empresa de transporte aéreo público dê início e continuidade a operações aéreas, é suficiente a emissão dos documentos denominados CHETA e EO.
- 140** Mesmo que duas empresas operem equipamentos diferenciados, como aeronaves de pequeno e de grande porte, os requisitos e regulamentos aplicados a cada uma delas para o processo de certificação são os mesmos.
- 141** Em um processo de certificação, a solicitação formal de homologação é anterior à fase de análise da documentação do processo.
- 142** A solicitação de agendamento para a reunião técnica de homologação (RTH) que visa a obter certificação será posterior à constituição jurídica da empresa e à publicação da Portaria de Autorização de Funcionamento Jurídico.
- 143** O CHETA será emitido na última fase do processo de certificação de uma empresa operadora.
- 144** Caso sejam identificadas não conformidades na análise das documentações em um processo de certificação, o material analisado será automaticamente rejeitado.
- 145** As inspeções são realizadas na última fase do processo de certificação, devendo englobar, necessariamente, a inspeção das aeronaves da empresa.

Os auxílios à navegação aérea possuem características definidas e necessitam de ações relacionadas à manutenção aeroportuária. Com relação a esse assunto, julgue os itens que se seguem.

- 146** As inspeções especiais, componentes das manutenções aeroportuárias, são realizadas antes das inspeções programadas, por se tratarem de manutenções aeroportuária preventivas.
- 147** Em um aeródromo que tenha operação noturna, pelo menos um indicador de direção de vento (biruta) deve dispor de iluminação.
- 148** O PAPI (*precision approach path indicator*) é um instrumento que auxilia o piloto a realizar a aproximação para o pouso em uma rampa correta no plano horizontal.
- 149** O sistema ALS (*approach lighting system*) permite ao piloto, em aproximações para pouso noturno e em condições de visibilidade reduzida, identificar visualmente o ambiente de pista, alinhando a aeronave antes do ponto de visada e está, geralmente, associado a um procedimento de aproximação por instrumentos.
- 150** As luzes nas pistas de pouso e decolagem são de coloração branca para as luzes de cabeceira de pista, e de coloração vermelha para luzes de fim de pista.
- 151** As sinalizações verticais indicam a trajetória a ser percorrida pela aeronave (eixos de pista), a delimitação da pista, as posições de estacionamento, bem como a identificação da cabeceira e da zona de toque.

Julgue os itens seguintes quanto aos pavimentos aeroportuários e seus respectivos monitoramentos.

- 152** Os pavimentos aeroportuários são classificados como pavimento flexível (asfalto) ou pavimento rígido (concreto cimento).
- 153** O monitoramento que abrange o aspecto do estado das trincas é aplicável tanto para os pavimentos rígidos como para os pavimentos flexíveis.
- 154** A microtextura da superfície de pavimentação aeroportuária é a textura representada pela superfície das partículas individualmente classificadas segundo uma variação de muito fechada a muito aberta.
- 155** Os FOD (*foreign object damage*) são objetos que têm o potencial de causar danos às aeronaves e são encontrados nas pistas de táxi e pátios de estacionamento. Nas pistas de pouso e decolagem, esses objetos não são encontrados, devido à declividade e as cavidades de atrito dessas superfícies.

Com relação aos níveis de atrito e desemborramento dos pavimentos aeroportuários, julgue os itens seguintes.

- 156** O atrito das pistas de pouso e decolagem auxilia tanto na manutenção de um bom desempenho de frenagem como na manutenção do controle direcional das aeronaves.
- 157** A aquaplanagem estática acontece em função da ocorrência de lâmina d'água (crítica) sobre a superfície do pavimento e depende da velocidade da aeronave e da pressão dos pneus.
- 158** O emborramento da pista diminui o coeficiente de atrito do pavimento e propicia o não acúmulo de água na superfície, em função da impermeabilidade que proporciona.

Julgue os itens de **159** a **163**, acerca do planejamento e controle das inspeções aeroportuárias.

- 159** A inspeção aeroportuária especial, incluída no Programa Anual de Inspeção Aeroportuária (PAIA), abrange as seguintes áreas de verificação da inspeção aeroportuária: segurança da aviação civil e infraestrutura aeroportuária.
- 160** Entende-se por inspeção aeroportuária a atividade conduzida por inspetor de aviação civil (INSPAC), a serviço da ANAC, a fim de fiscalizar o cumprimento das normas e instruções do sistema de aviação civil nos aeroportos.
- 161** A equipe de inspeção aeroportuária (EIA) é constituída de INSPACs e técnicos da ANAC. O chefe da EIA é o responsável pela coordenação, execução e controle das atividades atribuídas à EIA, devendo ser, preferencialmente, um INSPAC.

162 Tanto na inspeção aeroportuária periódica como na inspeção aeroportuária especial, as atividades passam por um planejamento da inspeção.

163 A Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária, ou unidades regionais (UR) da ANAC, juntamente com a administração aeroportuária local (AAL) envolvida, coordenarão a programação das atividades necessárias para a realização da inspeção aeroportuária.

Julgue os itens subsequentes, relativos às áreas de verificação.

164 As áreas de verificação abrangidas pela inspeção aeroportuária incluem segurança da aviação civil, infraestrutura aeroportuária, facilitação do transporte aéreo, facilidades aeroportuárias e empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo.

165 O programa de controle de qualidade não é pertinente à infraestrutura aeroportuária.

166 O passageiro em aeroportos usufrui de climatização, sistema de som, elevadores, *check-in* automatizado e serviço de atendimento médico. Esses aspectos, por serem considerados opcionais, não são verificados na inspeção aeroportuária como facilidades aeroportuárias.

167 A facilitação do transporte aéreo inclui: infraestrutura para atendimento de pessoas portadoras de necessidades especiais; informações aos usuários; serviço de câmbio de moedas estrangeiras; verificação da satisfação dos usuários e do nível de serviço oferecido; procedimentos relativos à implementação do plano de assistência às vítimas de acidente aeronáutico e apoio a seus familiares.

168 A segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita prevê o controle de acesso a todas as áreas do aeroporto.

169 A verificação sobre as empresas de serviços auxiliares de transporte aéreo (ESATAs) inclui o exame da conformidade dos seguintes itens: documentação para funcionamento; responsável pela ESATA; qualificação e treinamento de pessoal; procedimentos na área de movimento dos aeroportos e controle da administração aeroportuária local.

Quanto ao processo de inspeção aeroportuária, julgue os itens de

170 a 176.

170 Esse processo de inspeção é composto de duas fases: execução da inspeção aeroportuária e pós-inspeção.

171 O início da execução da inspeção aeroportuária é marcada pela reunião inicial, conduzida pelo chefe da EIA na AAL, tendo a participação de todos os órgãos públicos, empresas aéreas (EAs), ESATAs e demais concessionárias que operam no aeroporto.

172 O chefe da EIA deve elaborar, no prazo de vinte dias após a inspeção, os seguintes relatórios: relatório de inspeção aeroportuária (RIA) e relatório administrativo de inspeção aeroportuária (RAIA).

173 Os relatórios RIA e RAIA devem conter os nomes dos INSPACs e as respectivas áreas de verificação da inspeção aeroportuária, bem como as assinaturas e rubricas, em todas as páginas, de todos os INSPACs participantes, do gerente de fiscalização aeroportuária da ANAC, responsável pela revisão e elaboração final do RIA, e do superintendente de infraestrutura aeroportuária da ANAC.

174 A Superintendência de Infraestrutura, ou unidades regionais (URs) da ANAC, deve encaminhar para as EAs e ESATAs, no prazo de sessenta dias após a inspeção, as não conformidades transcritas no RIA, a fim de serem adotadas as medidas corretivas de suas áreas de responsabilidade.

175 Todas as etapas do processo de inspeção são de responsabilidade exclusiva da ANAC.

176 O sistema de gerenciamento da inspeção aeroportuária (SIGGIA) atualiza o banco de dados *online* da ANAC e está disponível na Internet. Esse sistema foi implementado para atender as necessidades de controle, acompanhamento e gerenciamento das inspeções aeroportuárias.

A respeito da fiscalização da aviação geral, julgue os itens que se seguem.

177 O principal objetivo da fiscalização de aviação civil será sempre a segurança de voo, que pode ser definida como o conjunto de técnicas e boas práticas que procuram evitar a ocorrência de acidentes e incidentes aeronáuticos e prejuízos pessoais ou materiais.

178 A fiscalização da aviação geral é um processo basicamente definido e padronizado para todas as aeronaves e tripulantes, o que reduz consideravelmente o seu grau de dificuldade.

179 Para se operar por instrumentos, as exigências se resumem aos seguintes itens: ser a aeronave homologada para voo por instrumentos (IFR), estarem os tripulantes com o certificado de capacidade física (CCF) em dia e possuírem o certificado de habilitação técnica (CHT) para aquela aeronave específica.

180 Nenhuma pessoa poderá dar partida nos motores de uma aeronave ou taxiar um avião, a menos que seja piloto habilitado na aeronave, ou que seja pessoa adequadamente treinada e autorizada pelo operador da aeronave.

Com relação aos requisitos RBHA 91 e implicações na aviação geral, planejamento, procedimentos e condução das inspeções, julgue os itens de **181 a 184.**

181 Depois de preenchido o plano de voo IFR e ter recebido autorização apropriada do ATC, pode-se operar a aeronave em espaço aéreo controlado em voo IFR, desde que haja habilitação e registro da aeronave, bem como CCF e IFR registrado na CHT dentro da validade para o piloto.

182 No que diz respeito aos equipamentos de voo e informações operacionais, a lista de verificações, mesmo estando em conformidade com o manual de voo aprovado para aquele modelo e matrícula de aeronave, não será aceita pelos inspetores de operações se não estiver aprovada.

183 São normalmente verificados pelos inspetores nas vistorias técnicas iniciais (VTI), vistorias técnicas especiais (VTE), inspeções de rampa e voos de cheque: extintores de incêndio portáteis para uso nos compartimentos de pilotos, passageiros e carga e conjunto de primeiros socorros para tratamento de ferimentos de acordo com a legislação em vigor.

184 Cada superintendência, em coordenação com as unidades regionais, elabora as suas metas de vigilância continuada e estabelece o programa de trabalho anual (PTA). Com relação aos tipos de fiscalização, existem, entre outras, as seguintes fiscalizações por demanda: inspeções de rampa e serviços aéreos especializados (SAE).

Julgue os itens a seguir, relacionados às práticas de fiscalização da aviação civil.

185 Motivo é a razão pela qual o ato administrativo foi praticado e motivação é a justificativa escrita que ensejou a prática do ato.

186 Podem permanecer na cabine das aeronaves os INSPACs que atuam na área específica de serviços aéreos, quando no exercício da atividade de fiscalização.

187 São três as fases da fiscalização: planejamento, inspeção e controle.

188 Entende-se por providência administrativa o resultado da não aceitação da defesa do autuado pelo órgão que lavrou o auto de infração. Tais providências podem ser: multa; suspensão ou cassação de certificados, licenças, concessões ou autorizações; detenção, interdição ou apreensão de aeronave, ou do material transportado; e intervenção nas empresas concessionárias ou autorizadas.

No que concerne à fiscalização das condições gerais de transporte e ao contrato de transporte de bagagem, julgue os itens de **189** a **192**.

189 Ocorre *overbooking* quando a empresa aérea vende bilhetes com reservas marcadas aquém da capacidade de assentos disponíveis na aeronave.

190 Com relação ao contrato de transporte de passageiros, é correto afirmar que o bilhete de passagem é prova de contrato; que o contrato tem início com o embarque, quando o passageiro ultrapassa o limite da área destinada ao público em geral e entra na aeronave; e que o término do contrato ocorre com o desembarque, quando o passageiro sai da aeronave e transpõe o ponto de inserção da área interna do aeroporto e da área aberta ao público em geral.

191 No caso de perda de bagagens, decorridos trinta dias de extravio, a empresa deverá indenizar o passageiro.

192 É facultado ao passageiro conduzir, como bagagem de mão, objetos de uso exclusivamente pessoal, livre de tarifa ou de frete. A empresa aérea, no entanto, não fica eximida da responsabilidade por dano, perda ou extravio da bagagem de mão.

Julgue os itens a seguir, relativos à aviação geral.

193 Os aeroclubes não têm fins lucrativos e, uma vez autorizados a funcionar, são considerados como de utilidade pública.

194 O operador de aeronave agrícola, tanto público como privado, somente poderá utilizar um equipamento específico em operações aeroagrícolas se o equipamento e sua instalação na aeronave tiverem a aprovação pela autoridade aeronáutica.

195 Com relação às operações de órgão público — operações aéreas de segurança pública e(ou) de defesa civil —, os tripulantes devem pertencer ao órgão; no caso de haver impossibilidade disso, deverão, pelo menos, ser colocados à disposição por outro órgão sem necessidade de subordinação operacional ao órgão operador.

196 Voos acrobáticos, ensaios em voo, paraquedismo, reboque de planadores e de outros e operação de aeronaves civis de categoria restrita e de categoria limitada fazem parte das operações especiais da aviação geral.

197 Operações com balões cativos, foguetes não tripulados, balões cativos não tripulados e veículos ultraleves não propulsados são exemplos de operações do grupo de controle da aviação geral.

Serviços aéreos especializados (SAE) são operações reguladas pela Portaria n.º 190/GC-5/2001, que aprova as instruções reguladoras para autorização e funcionamento de empresas de táxi aéreo e de serviço aéreo especializado e dá outras providências. Essa portaria definiu os tipos de SAE, que são atividades distintas do transporte aéreo público. Acerca dessas atividades aéreas, julgue os itens subsequentes.

198 Aerolevantamento compreende as operações de aeroprosecção e aerofotografia.

199 A finalidade da atividade aeroagrícola é proteger ou fomentar o desenvolvimento da agricultura em quaisquer de seus aspectos, mediante a utilização de fertilizantes, sementeira, combate a pragas e a vetores propagadores de doenças, aplicação de herbicidas, desfolhadores e povoamento de águas.

200 A atividade aérea que tem por objetivo inspecionar oleodutos, gasodutos, linhas de alta tensão e obras de engenharia e reflorestamento é denominada aeroinspeção.