Balizamento de aeronaves · Gabarito comentado

Use o comentário para discutir a alternativa correta e localizar a fonte. Cada identificador de referência leva à lista ao final deste gabarito.

Balizamento de aeronaves civis de asa fixa: leitura dos sinais do sinaleiro

001 · B — Adiante da ponta da asa esquerda, à esquerda da aeronave e visível da cabine.

O item 3.1.1(a) reúne posição à frente da extremidade da asa esquerda, lado da aeronave e campo visual do piloto.

Referência: S1A03

002 · C — A posição da pessoa em relação à asa esquerda do avião.

O giro do papel altera a relação com a tela. A referência anatômica usada pela ICA acompanha a aeronave.

Referência: S1A03

003 · A — A identificação da pessoa responsável pela orientação de superfície.

A função da vestimenta está no art. 72. A mensagem do gesto depende de outros elementos visuais.

Referência: S1A02

004 · B — O meio visual empregado muda, preservando o significado do sinal.

O item 3.1.2 conserva o significado com os meios visuais ali indicados.

Referência: S1A03

005 · C — Sinalizadores iluminados.

O parágrafo único do art. 73 especifica sinalizadores iluminados à noite ou em condições de visibilidade reduzida.

Referência: S1A02

006 · B — Comprovação do treinamento, qualificação e aprovação previstos para a função.

O art. 71 estabelece condições para orientar uma aeronave. O resultado isolado da prova descrita não documenta essas condições.

Referência: S1A02

007 · C — Retirar a variação e identificar o sinal conforme o Anexo II.

O art. 69 fixa os significados do anexo e exclui sinais suscetíveis de confusão com eles.

Referência: S1A02

008 · B — Edição de 2024 aplicada na data de referência, com alteração anunciada para 26/11/2026.

O histórico do DECEA associa a mudança a 26 de novembro. Essa data vem depois do recorte da aula.

Referência: S1A01

009 · C — Figura 11, sinaleiro.

A assimetria entre a baliza direita elevada e a esquerda descendo junto ao tronco caracteriza a figura 11.

Referência: S1A04

010 · A — Confirmar a posição da pessoa junto à ponta da asa.

A nota vincula a indicação de movimento desobstruído à posição da pessoa junto à ponta da asa.

Referência: S1A04

011 · B — Identificação de rampa.

A figura 12 apresenta os dois braços elevados e balizas apontadas para cima. O cruzamento superior caracterizaria outro conjunto de sinais.

Referência: S1A05

012 · B — Colocar esse braço totalmente estendido acima da cabeça e a baliza para cima.

A figura 12 exige postura bilateral alta. Um braço baixo elimina essa característica.

Referência: S1A05

013 · C — A direção indicada no fim identifica o próximo sinaleiro ou a área de táxi.

Na figura 13, o movimento culmina num apontamento dirigido. Ler só a abertura ou a altura inicial suprime seu destino.

Referência: S1A06

014 · C — Para qual destino as balizas terminaram apontando?

O segmento suprimido é o que mostra a direção final. As demais observações podem ser feitas no início preservado.

Referência: S1A06

015 · A — Braços apontando para cima; depois, braços abertos apontando ao destino.

A figura 13 liga o início elevado à indicação do destino. As outras sequências descrevem características de sinais diferentes.

Referência: S1A06

016 · A — Prosseguir em frente.

O padrão da figura 14 combina a ação dos dois braços com a faixa alta do corpo.

Referência: S1A07

017 · A — As duas balizas à altura do tórax e depois à altura da cabeça.

Os extremos de altura do movimento de avanço são tórax e cabeça. Registrar ambos explicita a trajetória.

Referência: S1A07

018 · A — Incluir os dois cotovelos e o tórax ao longo da oscilação.

A figura 14 descreve a flexão nos cotovelos e o percurso das balizas. Ampliar essa região permite verificar os dois aspectos.

Referência: S1A07

019 · C — No avanço reto, as duas balizas participam do ciclo diante do corpo.

Na figura 14, o ciclo é bilateral. Nas figuras 15/A e 15/B, um braço fica lateralmente estendido. Consulte também S1A08.

Referência: S1A07

020 · B — Reduzir a velocidade.

A figura 21 situa o movimento bilateral nessa faixa baixa. A figura de avanço usa outra altura e flexão dos cotovelos.

Referência: S1A10

021 · C — Uma indicação de ida e volta das duas balizas até a altura da cintura.

A figura 21 descreve repetição vertical entre cintura e joelhos. Uma só altura não mostra essa repetição.

Referência: S1A10

022 · A — A oscilação unilateral distingue a redução dos motores do lado indicado da redução geral da velocidade.

Na figura 21, as duas balizas oscilam na faixa baixa. Na figura 22, mover apenas a baliza direita indica o motor ou os motores do lado esquerdo da aeronave; mover apenas a esquerda indica os do lado direito.

Referência: S1A10

023 · B — O quadro não permite distinguir participação bilateral de movimento unilateral.

As figuras 21 e 22 diferem pela participação dos lados. Um membro fora do quadro pode estar parado ou em movimento.

Referência: S1A10

024 · A — A faixa do corpo percorrida pelas balizas.

Nas figuras 14 e 21, a repetição vertical aparece em ambas. O avanço transita entre tórax e cabeça, e a redução, entre cintura e joelhos. Consulte também S1A07.

Referência: S1A10

025 · A — O braço direito pertence ao sinaleiro; a esquerda do giro é a do piloto.

A figura identifica o membro do emissor e explicita o ponto de visão do piloto para nomear o giro.

Referência: S1A08

026 · C — Giro à direita.

Na figura 15/B, o membro lateral é o esquerdo do emissor e a outra mão marca o avanço. O título nomeia a direita do piloto.

Referência: S1A08

027 · A — Braço direito do sinaleiro estendido lateralmente e mão esquerda fazendo o avanço.

O conjunto da figura 15/A é assimétrico. Inverter os papéis das mãos produz o sentido oposto.

Referência: S1A08

028 · A — A velocidade do giro.

A rapidez do braço móvel comunica a velocidade do giro nas duas figuras 15. O papel dos braços continuou igual.

Referência: S1A08

029 · A — O sentido do giro, pela distribuição das funções entre os braços.

Acelerar a reprodução altera a escala temporal, mas preserva qual braço ficou lateral e qual fez o avanço.

Referência: S1A08

030 · A — Sinal de giro; falta referência confiável para nomear o lado.

A família é reconhecível pela assimetria. Para separar 15/A de 15/B, é preciso saber qual membro do sinaleiro está em cada papel.

Referência: S1A08

031 · C — Trajetória da mão direita do sinaleiro fazendo o sinal de avanço.

Na figura 15/B, a mão direita executa a ação de avançar e o braço esquerdo ocupa a posição lateral.

Referência: S1A08

032 · B — A troca dos papéis dos braços que diferencia esquerda e direita.

As figuras 15/A e 15/B se distinguem pela lateralidade do gesto. A cor de fundo não representa essa diferença.

Referência: S1A08

033 · C — Comparar a rapidez com que a mão móvel executou o gesto.

Os desenhos podem mostrar posições, mas a velocidade exige informação sobre a passagem do tempo.

Referência: S1A08

034 · C — Parada normal.

O arco lento, desde a posição lateral até o cruzamento, corresponde à figura 16/A.

Referência: S1A09

035 · A — A elevação e o cruzamento repentinos acima da cabeça.

A figura 16/B identifica a transição súbita como característica da parada de emergência.

Referência: S1A09

036 · B — A posição final é comum às duas; falta a transição para distinguir.

As duas figuras de parada terminam acima da cabeça com cruzamento. A imagem isolada perde o ritmo distintivo.

Referência: S1A09

037 · C — A tomada completa na velocidade original, incluindo o início dos braços.

Distinguir a parada normal da de emergência exige conhecer o desenvolvimento temporal real do gesto.

Referência: S1A09

038 · A — Balizas apontando para cima na rampa e cruzadas ao término da parada.

A figura 12 indica balizas para cima. As figuras 16/A e 16/B convergem para um cruzamento superior. Consulte também S1A05.

Referência: S1A09

039 · A — Braços e balizas estendidos lateralmente a cerca de 90 graus do corpo.

A figura 16/A descreve a subida lenta a partir da extensão lateral até o encontro das balizas.

Referência: S1A09

040 · C — Substituir a legenda por parada normal.

A sequência bilateral descrita pertence à figura 16/A. Os sinais de freios das figuras 17/A e 17/B usam mudança de configuração da mão. Consulte também S1A11.

Referência: S1A09

041 · B — Acionar os freios.

Na figura 17/A, o fechamento do punho vem depois da palma aberta. A ordem contrária pertence à figura 17/B.

Referência: S1A11

042 · B — O punho inicialmente cerrado abrindo-se na sequência.

A figura 17/B descreve a transição de punho cerrado para mão aberta. A foto final, isolada, não documenta a transição.

Referência: S1A11

043 · B — A inversão da ordem entre abrir a mão e fechar o punho.

A ordem da mudança da mão distingue 17/A de 17/B. Inverter o tempo muda essa leitura sem espelhar a imagem.

Referência: S1A11

044 · B — O título do item 3.1 identifica o sinaleiro como emissor e a aeronave como destinatária.

O Anexo II separa os sinais por direção de comunicação. A série estudada nesta parte pertence ao item do sinaleiro para a aeronave.

Referência: S1A03

045 · B — Os dois braços indicam o destino no fim, como na figura 13.

No apontamento, a trajetória bilateral termina orientada a um destino. O giro utiliza um braço lateral e a mão oposta fazendo o avanço. Consulte também S1A08.

Referência: S1A06

046 · A — Pessoa junto à ponta da asa fazendo o gesto da figura para indicar movimento desobstruído no contexto descrito.

A nota atribui essa interpretação ao gesto feito junto à ponta da asa. A posição contextualiza o significado.

Referência: S1A04

047 · C — Não. A figura identifica avanço e não fornece conversão de ciclos em distância.

A descrição da figura 14 especifica a forma do gesto. Ela não estabelece uma medida de distância por ciclo.

Referência: S1A07

048 · B — À posição do braço estendido do sinaleiro em relação ao seu corpo.

O valor descreve a geometria de um membro do emissor. A descrição não fixa um ângulo de giro da aeronave.

Referência: S1A08

049 · C — Ver se ambos sobem lentamente até cruzar ou se um fica lateral enquanto o outro faz o avanço.

Um braço lateral isolado cabe em mais de um trecho. A coordenação e a trajetória dos dois braços distinguem as figuras 16/A e 15. Consulte também S1A08.

Referência: S1A09

050 · B — Separar os sinais designados para helicópteros em voo pairado dos exemplos de asa fixa.

A nota 1 de 3.1.3 atribui o asterisco a sinais para helicópteros em voo pairado. A nota 4 identifica as figuras 26 a 30 nesse contexto.

Referência: S1A03

O que o piloto e o sinaleiro comunicam no pátio

051 · B — Sinaleiro como emissor, aeronave como destinatária.

O local da câmera define o ponto de vista da gravação. A pessoa que produz o gesto de solo é o emissor.

Referência: S2B1

052 · B — O sinaleiro precisa ver as mãos do piloto em seu posto.

O item 3.2.1 descreve a comunicação do piloto para o sinaleiro. A visibilidade referida é a do destinatário dessa mensagem.

Referência: S2B1

053 · C — As mãos aparecem na gravação; a visibilidade para o sinaleiro não foi demonstrada.

A condição relevante é a observação pelo sinaleiro. Uma câmera em outra posição não comprova boa nem má visibilidade para ele.

Referência: S2B1

054 · A — Há limitações no campo visual da tripulação a partir da cabine.

O item 13.3.2(a) relaciona a informação prestada à tripulação com as limitações do que é possível ver a partir da cabine.

Referência: S2B9

055 · B — Interromper por sinais a sequência da operação da aeronave.

O item 13.3.2(b) atribui a interrupção por sinais ao sinaleiro em caso de risco iminente a pessoas, edificações, veículos ou outras aeronaves.

Referência: S2B9

056 · C — IS 153-001B, seção 13, para a função; ICA 100-12, Anexo II, para os gestos.

A seção 13 da IS trata da orientação e das atribuições. Seu item 13.4 remete à ICA, cujo Anexo II descreve as formas dos sinais.

Referência: S2B9

057 · A — O sinaleiro pediu o acionamento dos freios.

O emissor está no solo e a figura 17/A se refere à solicitação de acionamento. A indicação pelo piloto pertence ao item 3.2.3.1.

Referência: S2B2

058 · C — Solicitação do sinaleiro para soltar os freios.

A abertura da mão, após a posição cerrada, identifica a figura 17/B. Nesse quadro é o sinaleiro que transmite.

Referência: S2B2

059 · B — O piloto indica freios acionados.

Em 3.2.3.1 o fechamento da mão diante do rosto sinaliza o acionamento. Para os calços, a sequência envolve as duas mãos.

Referência: S2B2

060 · C — O piloto informa freios soltos.

O movimento de abrir a mão constitui a indicação de freios soltos no item 3.2.3.2.

Referência: S2B2

061 · B — O instante em que o piloto fecha a mão.

A nota liga o momento de acionar ao fechamento e o de soltar à extensão dos dedos pelo piloto.

Referência: S2B2

062 · A — Pode mostrar o fim do acionamento ou o início da indicação de soltura.

No acionamento, o punho acaba fechado. Na soltura, começa fechado. É preciso conhecer o sentido temporal para escolher.

Referência: S2B2

063 · B — Acusar o recebimento da solicitação de soltar os freios.

A figura associa esse retorno ao recebimento do sinal. O gesto não fornece uma medição do sistema nem descreve os calços.

Referência: S2B2

064 · A — Há registro do pedido e falta registro da confirmação da tripulação.

As figuras 17/A e 17/B especificam uma confirmação. O término do vídeo deixa a resposta em aberto.

Referência: S2B2

065 · A — Um roteiro traz pedido de acionamento e o outro, indicação de freios acionados.

O item 3.1.4, figura 17/A, e o item 3.2.3.1 pertencem a sentidos de comunicação diferentes e atribuem funções distintas ao fechamento.

Referência: S2B2

066 · B — Colocar os calços.

O item 3.2.4.1 descreve uma solicitação de colocação, cuja trajetória termina no cruzamento das mãos.

Referência: S2B3

067 · C — O piloto solicitou a retirada dos calços.

O emissor e o movimento para fora correspondem ao item 3.2.4.2, uma mensagem da cabine para o solo.

Referência: S2B3

068 · B — Calços colocados.

A figura 18/A comunica ao piloto um estado relatado pelo sinaleiro. “Colocar” é a ação solicitada no sentido piloto–sinaleiro.

Referência: S2B3

069 · A — Que os calços foram retirados.

O movimento divergente das balizas em 18/B informa a retirada dos calços à aeronave.

Referência: S2B3

070 · B — A autorização da tripulação para retirar os calços.

A figura 18/B condiciona a retirada à autorização da tripulação. A restrição sobre a impossibilidade de comunicação verbal refere-se aos sinais técnicos ou de serviço.

Referência: S2B3

071 · B — As mãos do piloto exprimem solicitação; as balizas do sinaleiro informam colocação.

Embora ambos os movimentos sejam convergentes, o item 3.2.4.1 e a figura 18/A têm emissores e funções diferentes.

Referência: S2B3

072 · C — A posição visível do calço está documentada; a troca de sinais não aparece.

A foto fornece evidência física daquele ponto. Ela não registra o gesto do piloto, a mensagem do solo ou a resposta da tripulação.

Referência: S2B3

073 · C — Fim do pedido de colocar ou início do pedido de retirar.

Nos itens 3.2.4.1 e 3.2.4.2, o cruzamento figura em extremidades opostas das sequências.

Referência: S2B3

074 · B — À informação do solo de que os calços foram colocados.

O texto da figura 18/A associa a verificação do recebimento à informação de calços colocados. Outros assuntos exigem contexto próprio.

Referência: S2B3

075 · C — Preservar quem transmitiu cada mensagem e o trecho em que a transmitiu.

O item 3.2.4.2 e a figura 18/B descrevem mensagens diferentes. Identificar emissor e trecho mantém rastreável a passagem de solicitação a estado informado.

Referência: S2B3

076 · A — Quando a comunicação verbal não for possível.

A condição do item 3.3.1 recai sobre a impossibilidade de comunicação verbal e se aplica à categoria técnica ou de serviço.

Referência: S2B4

077 · B — O arquivo silencioso não permite determinar se os participantes podiam falar entre si.

A condição do item 3.3.1 se refere à comunicação entre as pessoas. A trilha sonora da gravação é uma fonte distinta.

Referência: S2B4

078 · A — Ao sinaleiro.

O texto atribui essa responsabilidade a quem sinaliza do solo e identifica a tripulação como quem acusa o recebimento.

Referência: S2B4

079 · B — A mensagem foi transmitida e seu recebimento foi acusado.

A troca observada sustenta uma conclusão de comunicação. O funcionamento e o estado prévio dependeriam de outros dados.

Referência: S2B4

080 · C — Delimitar a condição aos sinais de comunicação técnica ou de serviço.

O item explicita a categoria técnica ou de serviço. Sua redação não generaliza essa condição para todas as categorias de sinais.

Referência: S2B4

081 · C — A indicação afirmativa também pode ser usada em comunicação técnica ou de serviço.

A nota da figura 25 admite o uso técnico ou de serviço para esse sinal do sinaleiro.

Referência: S2B5

082 · A — Negativo.

A figura 36 identifica a resposta negativa. A baliza para baixo ou o polegar para baixo compõe essa representação.

Referência: S2B5

083 · A — Restrição ao uso dos comandos.

A composição completa identifica a mensagem da figura 33. Um punho isolado não seria suficiente para classificá-la.

Referência: S2B5

084 · B — Polegar dirigido para baixo.

A representação com a mão e o polegar para baixo é alternativa à baliza apontada para o solo na figura 36.

Referência: S2B5

085 · C — O primeiro registra recebimento do pedido de freios; falta contexto para classificar o segundo.

O significado da resposta nas figuras 17/A e 17/B decorre da troca específica. Um recorte descontextualizado não permite atribuir o mesmo emissor ou assunto.

Referência: S2B2

086 · C — Sinal para conectar a alimentação elétrica de solo.

Na figura 34, o contato que forma o T caracteriza o sentido de conexão. O estado do cabo não está descrito pelos dois quadros.

Referência: S2B6

087 · A — Figura 35, referente à desconexão.

Na figura 35, o T é a posição de partida. A separação das mãos diferencia essa sequência da figura 34.

Referência: S2B6

088 · C — Incluir um quadro anterior ou posterior que mostre formação ou separação do T.

As duas mensagens da dupla têm o mesmo emissor e compartilham a configuração em T. O movimento distingue qual das figuras foi representada.

Referência: S2B6

089 · A — A trajetória que forma o T ou que o abre.

A ICA prevê representar a formação e a abertura do T por balizas iluminadas. A informação discriminante continua sendo a trajetória.

Referência: S2B6

090 · A — A autorização da tripulação de voo para desconectar.

O texto da figura associa a desconexão à autorização da tripulação. Ver o sinal do sinaleiro não comprova por si só que essa autorização foi dada.

Referência: S2B6

091 · B — A condição elétrica efetiva expressa por “tensão normal”.

A figura permite identificar a mensagem de conexão. A tensão no conector é outra grandeza e a sequência manual não a mede.

Referência: S2B6

092 · B — Estabelecimento de comunicação por interfone.

O percurso das mãos até ambas as orelhas identifica a figura 37. A legenda trata do estabelecimento da comunicação.

Referência: S2B7

093 · A — O sinaleiro indicou o estabelecimento de comunicação por interfone.

O gesto informa qual meio se deseja estabelecer. Ele não registra uma conversa subsequente nem um diagnóstico de falha.

Referência: S2B7

094 · C — Sinal referente à abertura ou ao fechamento da escada.

A figura reúne abertura e fechamento sob o mesmo título. Sem a condição da escada, não se pode escolher um resultado físico específico.

Referência: S2B7

095 · C — Escada integrante situada na parte dianteira.

A nota destaca principalmente a escada integrante dianteira. A palavra “principalmente” indica o alcance dessa observação.

Referência: S2B7

096 · C — Duas mãos vão às orelhas; um braço faz varredura em direção ao ombro oposto.

Na primeira figura, a trajetória remete às duas orelhas. Na segunda, a varredura do braço direito em direção ao ombro esquerdo identifica a mensagem sobre escadas.

Referência: S2B7

097 · A — O motor de número 2 é o referido na mensagem.

No item 3.2.5, a contagem identifica o motor a que a prontidão se refere, sem informar quantos estão em funcionamento.

Referência: S2B8

098 · C — O motor nº 1 é o externo da asa esquerda da aeronave na disposição descrita.

A referência da ICA relaciona o sinaleiro de frente à aeronave à numeração da aeronave. O enquadramento da câmera não define o número.

Referência: S2B8

099 · A — Piloto para sinaleiro; sinaleiro para aeronave.

A indicação de prontidão vem de 3.2.5. A figura 19 integra o conjunto do item 3.1, em que a mensagem parte do solo.

Referência: S2B8

100 · B — A posição dos motores em relação aos lados reais da aeronave.

A numeração de 3.2.2 se vincula à aeronave e à posição de referência do sinaleiro. O espelhamento modifica a aparência da imagem.

Referência: S2B8

Sinalização e comunicação no pátio de aeronaves

101 · C — Ela participou da aula identificada.

A presença documenta participação. O art. 71 trata também de qualificação e aprovação para a função.

Referência: S3C1

102 · A — Que ele está qualificado e aprovado para sinalizar.

A identificação visual e a habilitação para a atividade são aspectos diferentes nos arts. 71 e 72.

Referência: S3C1

103 · B — Pode induzir a interpretação reservada ao sinal padronizado.

O art. 69 preserva os significados padronizados e veda sinais que possam ser confundidos com eles.

Referência: S3C1

104 · C — Como orientação sobre o programa de treinamento.

A dica orienta a organização da formação. A condição individual e os significados dos sinais têm outras bases.

Referência: S3C7

105 · B — Transmite ao piloto informações de segurança sobre o entorno.

O item 13.3.2 descreve a comunicação das condições em torno da aeronave diante de limitações da visão da cabine.

Referência: S3C2

106 · A — Capacitação para a função e atribuição concreta na ocasião.

Ter condições para realizar uma função e ter sido indicado para aquela atividade são fatos distintos.

Referência: S3C1

107 · B — A pessoa foi localizada, mas o conteúdo gestual não ficou legível.

O colete favorece identificação. A observação das mãos e a iluminação dos sinalizadores têm papel próprio.

Referência: S3C1

108 · A — A visibilidade reduzida também exige sinalizadores iluminados.

O parágrafo único menciona noite ou condição de visibilidade reduzida.

Referência: S3C1

109 · C — A linha de visada a partir do posto do piloto naquele instante.

O enquadramento do posto do piloto permite verificar se a carreta encobriu as mãos. Mesmo que estivessem visíveis, a imagem por si só não confirma se o piloto viu ou interpretou o sinal.

Referência: S3C1

110 · A — Do sinaleiro, destinatário do gesto.

O item 3.2.1 pede mãos visíveis ao sinaleiro quando o piloto executa sinais em seu posto.

Referência: S3C1

111 · B — A sequência temporal necessária pode ter ficado fora da foto.

Um instante isolado pode omitir a evolução descrita pelo padrão. Essa ausência limita a leitura.

Referência: S3C1

112 · C — A visibilidade do sinal no sentido piloto para sinaleiro.

Cada sentido da comunicação tem emissor e destinatário próprios. A dificuldade descrita surge na volta.

Referência: S3C1

113 · B — A necessidade de considerar obstáculos fixos e móveis na posição.

A avaliação do espaço envolve o entorno, inclusive obstáculos fora do centro e equipamentos estacionados.

Referência: S3C7

114 · C — A da aeronave rebocada em relação ao veículo.

153.111(d)(2) inclui aeronaves rebocadas na prioridade sobre veículos no pátio.

Referência: S3C3

115 · A — A atividade de resposta em andamento.

O dispositivo associa a prioridade à atuação em resposta a emergência.

Referência: S3C3

116 · A — Aeronave prestes a taxiar.

O item 153.111(d)(2) abrange, entre outras condições, aeronave prestes a taxiar, rebocada ou empurrada.

Referência: S3C3

117 · C — Se a viatura atua em resposta a uma emergência.

A condição para a prioridade especial é funcional. A aparência não caracteriza a missão.

Referência: S3C3

118 · B — A destinação demarcada do local de estacionamento.

O requisito trata de estacionar o veículo ou equipamento em local demarcado para esse fim.

Referência: S3C3

119 · B — Interromper a sequência da operação por meio de sinais.

O item 13.3.2(b) inclui a interrupção por sinais diante de fator de risco iminente.

Referência: S3C2

120 · A — A dependência entre posições e o espaço disponível.

O item 11.5 trata do efeito de uma posição sobre a capacidade da adjacente. O item 12.7 inclui essas dependências na alocação.

Referência: S3C4

121 · C — Credenciamento e condição operacional são aspectos distintos.

O item 11.8 trata tanto das condições operacionais quanto do credenciamento dos veículos e equipamentos.

Referência: S3C4

122 · C — Acompanhar permanentemente as atividades desenvolvidas no pátio.

O operador mantém supervisão das atividades. Orientar uma aeronave por sinais é uma função específica.

Referência: S3C4

123 · B — O bloqueio de uma rota que precisa permanecer disponível.

153.111(e)(3) aborda o posicionamento de veículo ou equipamento que bloqueie essa rota de fuga.

Referência: S3C3

124 · A — Reconhecer a posição prevista antes da entrada.

O item 6.2.1.2 atribui à marca a função de identificar a posição; a inscrição não observa obstáculos.

Referência: S3C5

125 · C — A barra assinala o início da virada e a linha guia a curva.

Os itens 6.2.1.3 e 6.2.1.4 separam o ponto de início da referência de trajetória.

Referência: S3C5

126 · A — Auxiliar o alinhamento ao final da manobra de estacionamento.

O item 6.2.1.5 descreve a finalidade geométrica de alinhamento da aeronave.

Referência: S3C5

127 · B — Rodas do trem de nariz, para o sinaleiro.

A linha de roda indica ao sinaleiro o lugar de parada das rodas do trem de pouso de nariz.

Referência: S3C5

128 · A — Ela indica ao piloto o ponto pretendido de parada.

Os itens 6.2.1.6 e 6.2.1.7 distinguem quem usa cada marca e qual posição ela referencia.

Referência: S3C5

129 · C — Elas vinculam a linha à aeronave a que se destina.

A IS contempla múltiplas linhas por necessidades de espaçamento ou atendimento por ponte e prevê sua identificação.

Referência: S3C5

130 · B — Indicação da direção da posição de estacionamento.

A seta pode auxiliar a indicação da direção da posição. Uma inscrição fixa não é sensor de ocupação.

Referência: S3C5

131 · C — A configuração e a forma de acesso ou saída da posição.

O item 6.2.1 admite variação dos elementos conforme a configuração e a forma de movimentação na posição.

Referência: S3C5

132 · B — Linha de saída da posição.

O item 6.2.1.8 define a linha de saída e apresenta configurações possíveis nas figuras.

Referência: S3C5

133 · A — Recomenda-se.

A instrução recomenda essa geometria na situação descrita. O exemplo da figura 5 não transforma a recomendação em obrigação universal.

Referência: S3C5

134 · B — A aeronave está alinhada e ainda há distância até a parada.

Azimute e posição longitudinal são dimensões distintas da orientação de estacionamento.

Referência: S3C6

135 · A — Conferir a que tipo e modelo a orientação se refere.

O RBAC inclui tipo e modelo entre as informações mínimas fornecidas pelo sistema avançado.

Referência: S3C6

136 · C — O eixo da posição de estacionamento.

O item 154.305(ee)(3)(i) distingue deslocamento relativo ao eixo e distância até a parada.

Referência: S3C6

137 · A — São condições distintas, com indicações próprias.

O sistema avançado distingue a posição correta alcançada do alerta de ultrapassagem.

Referência: S3C6

138 · B — Orientação por sinaleiro quando o sistema está inoperante.

A forma de cumprimento não se satisfaz apenas com o sistema instalado. Ela contempla sua indisponibilidade.

Referência: S3C2

139 · C — A necessidade decorrente de perigo identificado é outra hipótese do item 13.5.

O item 13.5(b) prevê essa necessidade independentemente da hipótese de sistema ausente ou inoperante.

Referência: S3C2

140 · C — Os dados do painel não podem ser lidos nessa foto.

Perda de legibilidade na fotografia e indisponibilidade do sistema são fatos distintos; a inferência exige outra evidência.

Referência: S3C6

141 · A — A linha registra uma referência geométrica e o sinaleiro pode comunicar risco observado.

O sinaleiro tem funções de observação e comunicação sobre o entorno. Pintura fixa não acompanha mudanças no espaço.

Referência: S3C2

142 · B — Perda de consciência situacional quanto à localização.

Receber áudio não garante saber onde se está. O item 8.5 distingue perda de consciência situacional e falha de comunicação.

Referência: S3C4

143 · A — Interrupção de um canal de comunicação.

A posição continua conhecida; a deficiência diz respeito ao canal de recepção.

Referência: S3C4

144 · C — Os procedimentos definidos pelo operador para essas situações.

A IS atribui ao operador a definição desses procedimentos. A rota não decorre do enunciado genérico.

Referência: S3C4

145 · B — A alteração da disponibilidade da posição.

Os itens 12.9 e 12.9.1 incluem posição fechada e recomendam distribuição efetiva de informações às equipes.

Referência: S3C4

146 · B — O acordo operacional entre as partes.

153.109(d) trata do acordo operacional e das responsabilidades dos entes envolvidos.

Referência: S3C3

147 · A — O operador poderá estabelecê-lo em função das condições locais.

O item é uma recomendação condicionada às circunstâncias locais, com área e responsabilidades definidas em acordo.

Referência: S3C4

148 · C — Ao operador de aeródromo, quanto ao órgão ATS existente.

O dispositivo trata do fluxo de informação do operador ao órgão ATS, quando houver, sobre posições destinadas e inoperantes.

Referência: S3C8

149 · A — A visibilidade no instante fotografado.

A imagem posterior não contém o intervalo perdido. A linha do tempo precisa distinguir o que foi observado em cada momento.

Referência: S3C1

150 · B — Porque a avaliação de espaço nas extremidades depende do contexto da manobra.

O caso relaciona a orientação da aeronave, o apoio disponível e o risco de erro ao avaliar distância a obstáculos.

Referência: S3C7

Referências para consulta

S1A01 · DECEA, Regras do Ar, registro da ICA 100-12
Cadastro da edição 2024 no DECEA, campo de vigência e histórico.

S1A02 · DECEA, ICA 100-12, Regras do Ar, edição de 2024
Arts. 68 a 73, interpretação, padronização, qualificação, identificação e visibilidade.

S1A03 · DECEA, ICA 100-12, Regras do Ar, edição de 2024
Anexo II, 3.1.1(a), 3.1.2 e notas de 3.1.3, campo visual e instrumentos.

S1A04 · DECEA, ICA 100-12, Regras do Ar, edição de 2024
Anexo II, 3.1.4, figura 11 e respectiva nota, Sinaleiro.

S1A05 · DECEA, ICA 100-12, Regras do Ar, edição de 2024
Anexo II, 3.1.4, figura 12, Identificação de rampa.

S1A06 · DECEA, ICA 100-12, Regras do Ar, edição de 2024
Anexo II, 3.1.4, figura 13, indicação do próximo sinaleiro ou da área de táxi conforme o texto.

S1A07 · DECEA, ICA 100-12, Regras do Ar, edição de 2024
Anexo II, 3.1.4, figura 14, Prosseguir em frente.

S1A08 · DECEA, ICA 100-12, Regras do Ar, edição de 2024
Anexo II, 3.1.4, figuras 15/A e 15/B, giro à esquerda e à direita segundo o ponto de visão do piloto.

S1A09 · DECEA, ICA 100-12, Regras do Ar, edição de 2024
Anexo II, 3.1.4, figuras 16/A e 16/B, parada normal e parada de emergência.

S1A10 · DECEA, ICA 100-12, Regras do Ar, edição de 2024
Anexo II, 3.1.4, figuras 21 e 22, redução da velocidade e redução do(s) motor(es) de um lado.

S1A11 · DECEA, ICA 100-12, Regras do Ar, edição de 2024
Anexo II, 3.1.4, figuras 17/A e 17/B, sequência da mão nos sinais de freios, para contraste visual.

S2B1 · DECEA. ICA 100-12, Regras do Ar, edição de 2024. Anexo II – Sinais
Anexo II, seção 3, item 3.1.1 a 3.1.3, nota 3, e item 3.2.1: emissor, campo de visão e visibilidade das mãos.

S2B2 · DECEA. ICA 100-12, Regras do Ar, edição de 2024. Anexo II – Sinais
Anexo II, seção 3, item 3.1.4, figuras 17/A e 17/B; itens 3.2.3, nota, 3.2.3.1 e 3.2.3.2: freios e confirmação de recebimento.

S2B3 · DECEA. ICA 100-12, Regras do Ar, edição de 2024. Anexo II – Sinais
Anexo II, seção 3, item 3.1.4, figuras 18/A e 18/B, e itens 3.2.4.1 e 3.2.4.2: mensagens sobre calços em cada sentido.

S2B4 · DECEA. ICA 100-12, Regras do Ar, edição de 2024. Anexo II – Sinais
Anexo II, seção 3, itens 3.3.1, 3.3.2 e nota: condições de uso e acusação de recebimento dos sinais de comunicação técnica ou de serviço.

S2B5 · DECEA. ICA 100-12, Regras do Ar, edição de 2024. Anexo II – Sinais
Anexo II, seção 3, item 3.1.4, figura 25 e sua nota e figuras 33 e 36: afirmativo, restrição ao uso dos comandos e negativo.

S2B6 · DECEA. ICA 100-12, Regras do Ar, edição de 2024. Anexo II – Sinais
Anexo II, seção 3, item 3.1.4, figuras 34 e 35: conexão e desconexão da alimentação elétrica; distinção entre formar e desfazer o T e autorização para desconectar.

S2B7 · DECEA. ICA 100-12, Regras do Ar, edição de 2024. Anexo II – Sinais
Anexo II, seção 3, item 3.1.4, figuras 37 e 38 e nota da figura 38: interfone e escadas.

S2B8 · DECEA. ICA 100-12, Regras do Ar, edição de 2024. Anexo II – Sinais
Anexo II, seção 3, itens 3.2.2 e 3.2.5 e item 3.1.4, figura 19: referência de numeração e distinção entre indicação de prontidão pelo piloto e sinalização de acionamento pelo sinaleiro.

S2B9 · ANAC. IS 153-001, revisão B, 2026
Seção 13, Estacionamento de aeronaves no pátio, itens 13.2 a 13.4, especialmente 13.3.2(a) e (b): orientação, condições de segurança e observância da ICA 100-12.

S3C1 · DECEA, ICA 100-12, Regras do Ar, edição 2024
Arts. 68 a 73; Anexo II, itens 3.1.1 e 3.2.1, posição relativa, visibilidade e sentido da comunicação.

S3C2 · ANAC, IS 153-001, revisão B, 17/07/2026
Seção 13, itens 13.2 a 13.5, meios de orientação, funções do sinaleiro e forma de cumprimento de 153.121(a)(1).

S3C3 · ANAC, RBAC 153, Emenda 11
153.109(d), acordo operacional; 153.111(a), (c), (d) e (e), condições dos veículos, prioridade e restrições de estacionamento; 153.117, gerenciamento do pátio.

S3C4 · ANAC, IS 153-001, revisão B, 17/07/2026
Itens 8.5 (perda de consciência situacional ou falha de comunicação), 11.2 a 11.10.1 (supervisão e coordenação), 12.7 a 12.9.1 (alocação e distribuição de informações).

S3C5 · ANAC, IS 154-001, revisão B, Auxílios visuais para pátios de aeronaves
Itens 6.2.1 a 6.2.1.8, figuras 5, 6, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 18 e 19: entrada, identificação, virada, alinhamento, parada, linha de roda e saída.

S3C6 · ANAC, RBAC 154, Emenda 09, Projeto de aeródromos
154.305(dd)(2), (3) e (4), orientação de azimute e de parada; 154.305(ee)(1) a (3), sistema avançado de orientação visual de estacionamento (A-VDGS), campos de informação.

S3C7 · ANAC, Manual sobre Critérios de Movimentação no Solo e SOCMS
Página 42: estudo de caso de estacionamento, orientações sobre os procedimentos do sinaleiro e quadro DICA sobre formação e PISOA. Material orientativo.

S3C8 · ANAC, RBAC 153, Emenda 11
153.119, alocação de aeronaves nas posições de estacionamento; 153.121, estacionamento de aeronaves no pátio. Aplicabilidade conforme Apêndice A.