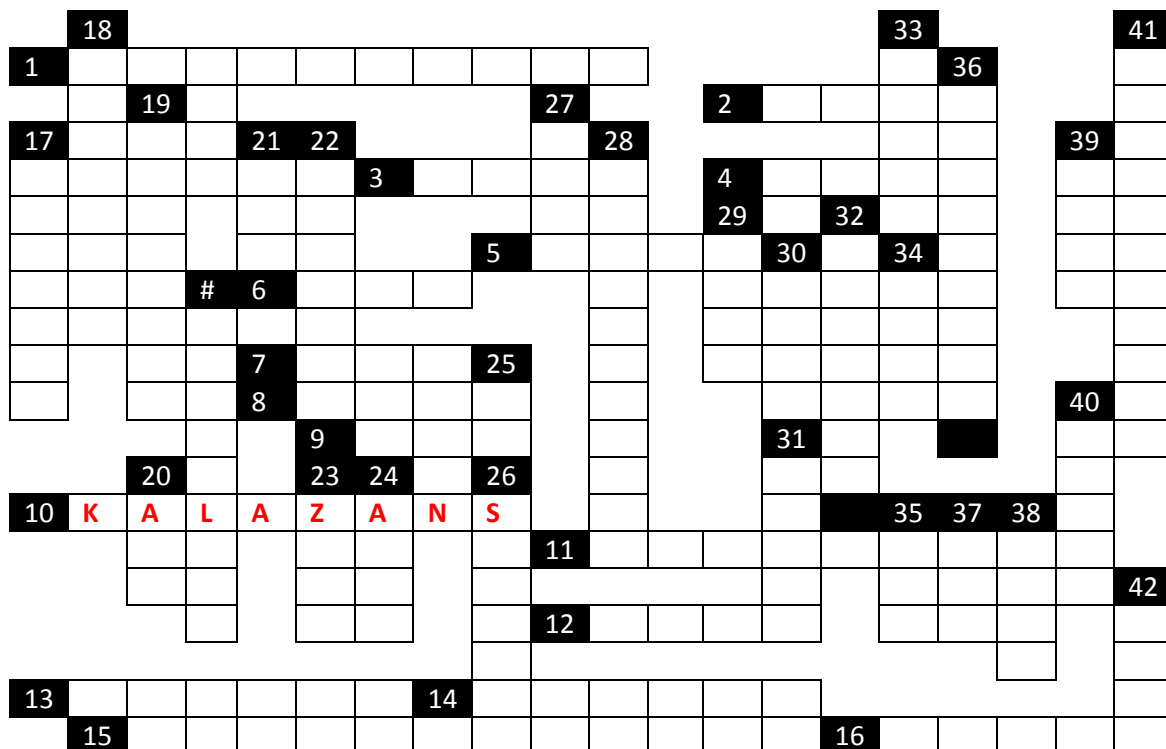


## INSTITUTO PROFESSOR KALAZANS

### KALAZANS AVIATION PUZZLE (KAP- 01)

#### CHALLENGE 01 – RESPONDA SE FOR **KAPAZ**



**OBS 1:** As palavras deverão ser respondidas no idioma Inglês. A palavras compostas deverão ser respondidas sem espaço ou hífen.

**OBS 2:** Os verbos deverão ser respondidos com infinitivo sem o 'to'.

**OBS 3:** A resposta dever ser enviada para [contato@professorkalazans.com.br](mailto:contato@professorkalazans.com.br). **Nota:** Não será aceito outro endereço eletrônico.

**OBS 4:** Prazo para o envio da resposta: **30-03-2014**.

**OBS 5:** Será considerado vencedor o primeiro candidato que enviar e-mail com todas as respostas certas.

**OBS 6:** O vencedor será agraciado com o livro COMO PASSAR NO TESTE ICAO; um glossário de Inglês Técnico INGLÊS-PORTUGUÊS e outro PORTUGUÊS-INGLÊS. Todos de autoria do professor **KALAZANS**.

O professor **KALAZANS (10)** foi chamado para esclarecer um incidente ou acidente, não se sabe ao certo. Uma colisão no **PARA-BRISA (1)** de uma aeronave com um bando de urubus ou somente um **URUBU (22)**. A aeronave estava descendo para pouso em uma elevada razão de descida, talvez uns 1.500 **PÉS (4)** por minuto. O piloto não fez contato com a torre de controle, mas houve uma confusão na fonia, pois outras aeronaves alegavam que a aeronave fora atingida no **BORDO DE ATAQUE (28)**, outros alegavam que fora no trem de pouso e talvez um **POUSO DE BARRIGA (#)** não estivesse descartado. Diante das informações, o controlador tocou a **SIRENE (16)** para alertar os bombeiros.

O bombeiro diante das informações desconstruídas quis saber o que fora realmente atingido; se a **EMPENAGEM (11)** ou a **PARTE TRASEIRA (3)** da aeronave. Também quis saber se a **ASA (39)** da aeronave estava avariada, pois esta é a responsável pela **SUSTENTAÇÃO (12)** da aeronave.

Quando a torre fez contato com o controle de aproximação, o controlador disse que a aeronave entrara pelo setor **LESTE (8)** do AD e fizera uma **ENTRADA DESLOCADA (15)** e daí por diante perdera o contato. Informara também que o piloto confundira nível de transição com **ALTITUDE DE TRANSIÇÃO (25)** e por isso considerou que a aeronave estivesse desorientada no procedimento de aproximação. Tentou **PLOTAR (34)** a aeronave na tela do radar, mas as informações radar eram contraditórias. Embora fosse um voo diurno aconselhou que ligasse o **SISTEMA DE LUZES DE APROXIMAÇÃO (37)**, pois havia nevoeiro que restringia consideravelmente a visibilidade.

Um **HELICÓPTERO (32)** do **EXÉRCITO (24)**, que foi autorizado a **PAIRAR (40)** ao sul do AD para aprestar assistência médica logo após o pouso, pôde perceber que o trem de pouso estava baixado e aparentemente **TRAVADO (14)**. Informou também que aeronave estava em um parente procedimento de arremetida, pois o **NARIZ (?)** estava muito alto numa típica manobra de **CABRAR (13)**.

A **BIRUTA (18)** indicava vento calmo, mas a pista, segundo informação da aeronave que pousara minutos antes, estava com pedras ou outro tipo de **PEDRISCO (26)** que o piloto não soube avaliar. Quanto às condições físicas da pista de pouso, o controlador disse que não tinha **NADA (35)** a informar.

A aeronave que pousou a frente foi instruída para a manobra de **TÁXI (5)** e reportou que a situação do freio era **RUIM (30)** e que, devido sua **ENVERGADURA (19)**, fora direcionada para um **PORTÃO (38)** de estacionamento incorreto, e solicitou **TRATOR DE ROBOQUE (21)** para **REBOCAR (6)** para outro portão. Contrariando as normas de segurança, o reboque seria realizado com o motor ligado, porém em **MARCHA LENTA (29)**.

Devido à proximidade com o **MAR (9)** e baixa temperatura, houve um fenômeno meteorológico que os pilotos e controladores não conseguiram discernir claramente se nevoeiro ou névoa úmida. O piloto desconhecendo termos técnicos em inglês relacionados aos fenômenos meteorológicos reportou **NEVE (2)**, ao invés de **NÉVOA ÚMIDA (27)**. Também não puderam identificar se a pista estava úmida, molhada ou se havia apenas uma **LÂMINA D'AGUA (36)**. Pior foi na semana anterior quando a presença de litometeoro levou os meteorologistas a se confundirem a **CINZA (20)** vulcânica com poeira resultando em uma **QUASE COLISÃO (17)** entre dois Boeings. As informações meteorológicas estavam no METAR da hora que tinha a identificação da **ÚLTIMA LETRA DO ALFABETO FONÉTICO (23)**.

Mas os controladores afirmaram que o conflito se deu devido à fraseologia, pois um dos pilotos não sabia como falar a palavra **QUATRO (33)** conforme o Manual de Fraseologia da OACI confundido com a preposição “for” e resultando em autorização de altitudes confusas.

Pior mesmo foi a **CHUVA (42)** na noite anterior quando o piloto não soube **DAR CIÊNCIA (41)** das condições de voo e, não sabendo termos técnicos em inglês, confundiu **SARAIVADA (31)** com granizo e reportou que a pista de pouso estava danificada com irregularidades do tipo **SULCO (7)** ou outra deformidade que danificou o trem de pouso.

O vocabulário técnico é um importantíssimo item para os profissionais da atividade aérea, e seu desconhecimento tem sido a pedra dos sapatos dos aeronautas no TESTE DE PROFICIÊNCIA DA ICAO. Elimine este problema estudando com professor KALAZANS ou adquirindo um de seus produtos.

- ***CURSO DE FRASEOLOGIA DE TRÁFEGO AÉREO***
- ***CURSO DE CONVERSAÇÃO PARA AVIAÇÃO***
- ***CURSO INTENSIVO DO TESTE ICAO***
- ***CURSO SEMI-EXTENSIVO ICAO***
- ***CURSO EXTENSIVO ICAO***

Um curso especial para quem é especial. Um curso que atende pontualmente suas necessidades e interesses.

Mais informações sobre o curso na seção Fraseologia e Teste ICAO do site [www.professorkalazans.com.br](http://www.professorkalazans.com.br)

[contato@professorkalazans.com.br](mailto:contato@professorkalazans.com.br)

SUA ATITUDE DEFINE SUA ALTITUDE. VOE ALTO! ESTUDE COM O PROFESSOR  
KALAZANS

**Sempre um prazer tê-los a bordo.**

