

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



INSTRUÇÃO DE VOO

ICA 51-4

**PROGRAMA DE INSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO
OPERACIONAL DO CENTRO DE LANÇAMENTO DE
ALCÂNTARA**

2022

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
CENTRO DE LANÇAMENTO DE ALCÂNTARA**



INSTRUÇÃO DE VOO

ICA 51-4

**PROGRAMA DE INSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO
OPERACIONAL DO CENTRO DE LANÇAMENTO DE
ALCÂNTARA**

2022



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA AEROESPACIAL

PORTARIA DCTA Nº 133/DOP, DE 8 DE DEZEMBRO DE 2022.
Protocolo COMAER nº 67700.015308/2022-57

Aprova a reedição da instrução que dispõe sobre o Programa de Instrução e Manutenção Operacional do Centro de Lançamento de Alcântara.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO DE CIÊNCIA E TECNOLOGIA AEROESPACIAL, no uso das atribuições que lhe confere o inciso IV do art. 10 do ROCA 20-4 “Regulamento do Departamento de Ciência de Tecnologia Aeroespacial”, aprovado pela Portaria nº 411/GC3, de 25 de novembro de 2022; e, considerando o que consta do Processo nº 67710.004092/2022-85, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da ICA 51-4 “Programa de Instrução e Manutenção Operacional do Centro de Lançamento de Alcântara”, que com esta baixa.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor em 2 de janeiro de 2023.

Art. 3º Revoga-se a Portaria DCTA nº 353/DOP, de 15 de outubro de 2018, publicada no BCA nº 183, de 18 de outubro de 2018.

Ten Brig Ar MAURÍCIO AUGUSTO SILVEIRA DE MEDEIROS
Diretor-Geral do DCTA

(Publicado no BCA nº 232, de 19 de dezembro de 2022).

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES	7
1.1 <u>FINALIDADE</u>	7
1.2 <u>COMPETÊNCIA</u>	7
1.3 <u>ÂMBITO</u>	7
1.4 <u>CONCEITUAÇÕES</u>	7
2 DISPOSIÇÕES GERAIS	12
2.1 <u>ATRIBUIÇÕES DA STA</u>	12
2.2 <u>INCLUSÃO NO QT</u>	12
2.3 <u>CONTROLE DE FADIGA DOS TRIPULANTES</u>	13
2.4 <u>VOOS VFR NA TERMINAL SÃO LUÍS (DIURNO/NOTURNO)</u>	13
2.5 <u>VOO DE EXPERIÊNCIA</u>	13
3 PADRÕES DE EFICIÊNCIA	15
3.1 <u>PILOTO BÁSICO (PB)</u>	15
3.2 <u>PILOTO OPERACIONAL (PO)</u>	15
3.3 <u>PILOTO INSTRUTOR</u>	15
3.4 <u>MECÂNICO BÁSICO E MECÂNICO OPERACIONAL</u>	15
3.5 <u>MECÂNICO INSTRUTOR</u>	16
4 AVALIAÇÃO	17
4.1 <u>AVALIAÇÃO DOS TRIPULANTES</u>	17
4.2 <u>ABORTIVAS</u>	20
5 CONSIDERAÇÕES SOBRE O PROGRAMA DE INSTRUÇÃO AÉREA	21
6 PROGRAMA DE INSTRUÇÃO	22
6.1 <u>PILOTOS DE C98A - GRAND CARAVAN</u>	22
6.2 <u>MECÂNICOS DE VOO DE C98A – GRAND CARAVAN</u>	24
7 CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE O PROGRAMA DE MANUTENÇÃO OPERACIONAL PARA AS AERONAVES DO CLA	27
8 PROGRAMA DE MANUTENÇÃO OPERACIONAL PARA AS AERONAVES DO CLA	28
8.1 <u>DISPOSIÇÕES GERAIS</u>	28
8.2 <u>ADAPTAÇÃO</u>	28
8.3 <u>READAPTAÇÃO</u>	29
9 CERTIFICAÇÃO DE TRIPULANTES STA	31
9.1 <u>CERTIFICADO DE VOO POR INSTRUMENTO – CVI</u>	31
9.2 <u>AVALIAÇÃO TEÓRICA</u>	31
9.3 <u>AVALIAÇÃO AÉREA</u>	31
9.4 <u>VOOS PARA O CHEQUE CVI</u>	31
9.5 <u>CARTÃO DE SAÚDE</u>	31
10 DISPOSIÇÕES FINAIS	32
REFERÊNCIAS	33

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Estabelecer o Programa de Instrução e Manutenção Operacional (PIMO) do Centro de Lançamento de Alcântara (CLA), que visa regular a formação, manutenção e elevação operacional do Quadro de Tripulantes (QT), bem como as atividades de instrução terrestre dos aeronavegantes. Este programa detalha e especifica as tarefas atribuídas, os padrões mínimos de eficiência, os parâmetros de avaliação, o esforço aéreo alocado, as qualificações operacionais e as condições necessárias à formação e manutenção operacional das Equipagens de Voo e Equipes de Manutenção do CLA.

1.2 COMPETÊNCIA

1.2.1 A atualização e supervisão do cumprimento deste PIMO é de competência da Seção de Transporte Aéreo (STA) do CLA.

1.2.2 A execução deste PIMO é de cumprimento obrigatório por todo o Quadro de Tripulantes das aeronaves do CLA.

1.3 ÂMBITO

Esta Instrução (Programa) aplica-se a todos os aeronavegantes integrantes do QTI/QTE do CLA.

1.4 CONCEITUAÇÕES

As conceituações abaixo apresentadas complementam as definições previstas na ICA 19-35/2019, Registro de Atividades Aéreas.

1.4.1 AVISO OPERACIONAL (AVOP)

Documento de publicação eventual, de caráter mandatório, expedido pelo Diretor do CLA sempre que for necessário alterar definitivamente procedimentos previstos nos Manuais de Procedimentos (MAPRO) ou Ordens de Instrução (OI). Toda alteração prevista em AVOP deverá ser atualizada no MAPRO/OI correspondente.

1.4.2 CÓDIGO DE MISSÃO

CÓDIGO	MISSÃO
01	Adaptação/Readaptação Diurna
03	Voo por Instrumentos
04	Adaptação/Readaptação Noturna
06	Navegação
17	Experiência /Recebimento
69	Transporte Aéreo Logístico

1.4.3 COMANDANTE DA AERONAVE

1.4.3.1 É o Oficial Aviador, membro da tripulação, designado pelo Diretor do CLA, sendo seu preposto durante a missão, responsável pela operação e segurança da aeronave. O comandante será também, o responsável pela guarda de valores, mercadorias, bagagens despachadas e mala postal. Exerce a autoridade inerente à função, desde o momento em que se apresenta para o voo, até o momento em que entrega a aeronave, tendo sido concluída a missão.

1.4.3.2 O Comandante da Aeronave deve ser qualificado minimamente, como Piloto Operacional (PO) ou Instrutor de Voo (IN) e será designado pelo Diretor do CLA, em escala de voo ou em Ordem de Missão.

1.4.4 COMANDANTE DA MISSÃO

É o Oficial Aviador escalado como membro da tripulação, ainda que como reserva, com maior antiguidade hierárquica. Sua função está ligada a execução das **atividades administrativas** relacionadas ao cumprimento da missão, tais como procedimentos para pernoite da tripulação e aeronave, controle da lista de passageiros, contatos com o Diretor do CLA e Seção de Transporte Aéreo (STA), preenchimento da Ordem de Missão, etc. Essa função independe da qualificação operacional e não carece da designação por parte do Diretor do CLA em escala de voo ou Ordem de Missão devido ao critério estabelecido.

1.4.5 CONSELHO OPERACIONAL

Órgão consultivo do Diretor do CLA que tem por finalidade avaliar o desempenho das Equipagens e qualificá-las de acordo com os requisitos estabelecidos. A composição do Conselho Operacional deverá constar obrigatoriamente, dos seguintes militares/cargos/função: Diretor do CLA (Presidente do Conselho – podendo delegar tal função para o Oficial Aviador de maior hierarquia, pertencente ao QTI), Vice-Diretor, Chefe da Coordenadoria de Operações Aereoterrestres, Oficial de Segurança de Voo do CLA e Instrutores.

No caso de o Conselho Operacional ter sido convocado para tratar da exclusão, inclusão e elevação operacional de Mecânicos de Voo, serão convidados a compor o conselho, os instrutores mecânicos de maior antiguidade hierárquica, a fim de avaliar militar submetido ao conselho.

1.4.6 CO-PILOTO (*PILOT MONITORING*)

Piloto que auxilia o Comandante da Aeronave na operação da aeronave. Homologado minimamente como Piloto Básico, exercendo todas as funções de piloto que não sejam as de comando da aeronave. Excetuam-se os casos de pilotos que viajam a bordo de aeronaves com o único fim de receberem instruções de voo.

1.4.7 DESCANSO

É o período compreendido após 1 (uma) hora desde o término da atividade aérea até 1 (uma) hora antes do seu reinício, incluindo deslocamentos de ida e volta para esta atividade e refeições.

1.4.8 FADIGA DE VOO

Condição caracterizada por uma diminuição de eficiência do tripulante no desempenho da atividade aérea, relacionada com a duração ou repetição de vários estímulos ligados ao voo.

1.4.9 INSTRUÇÃO DE VOO (IV)

Instrução de aérea que tem por objetivo dotar o componente do QT do CLA com um grau de treinamento e de conhecimentos, suficientes e adequados, para que possa realizar com eficiência todas as técnicas, manobras e tarefas necessárias ao desempenho da equipagem operacional.

1.4.10 MECÂNICO ALUNO (MA)

É o mecânico de voo em instrução na aeronave. Nessa qualificação, é necessária a presença de um mecânico instrutor durante os voos e devem ser confeccionadas as fichas de avaliação para todas as missões.

1.4.11 MECÂNICO BÁSICO (MB)

1.4.11.1 É o mecânico integrando a equipagem de voo, o qual está habilitado para conduzir as atividades de mecânico de voo, após ter satisfeito as condições previstas neste Programa, pode realizar missões, devendo executá-las, no entanto, com a supervisão de um Mecânico Instrutor ou Mecânico Operacional.

1.4.11.2 Quando tripulando com um Mecânico Operacional, este deverá acompanhar o MB em todas as fases do voo/missão, instruindo-o quanto suas atribuições que estão sendo delegadas, porém, não poderá expedir ficha avaliativa.

1.4.12 MECÂNICO OPERACIONAL (MO)

É o mecânico de voo que, após ter satisfeito as condições previstas neste Programa, pode compor a tripulação sem a necessidade de ser acompanhado por outro mecânico de voo, de igual ou superior operacionalidade.

1.4.13 MECÂNICO INSTRUTOR (MI)

É o mecânico de voo que, após ter satisfeito as condições previstas neste Programa, pode ministrar instrução a outros mecânicos de voo.

1.4.14 ORDEM DE INSTRUÇÃO (OI)

Documento elaborado no qual são estabelecidos objetivos, os níveis a atingir, os procedimentos a serem realizados em cada missão de voo e as restrições a serem observadas.

1.4.15 PADRÕES DE EFICIÊNCIA DE UM MEMBRO DE EQUIPAGEM (PEME)

Conjunto de requisitos operacionais traduzidos em conhecimentos e/ou habilidades práticas, exigidos de um membro de Equipagem de Voo, necessário à obtenção de uma determinada qualificação e que constitui a base para o planejamento das atividades de Instrução e Manutenção Operacional do CLA.

1.4.16 PILOTO ALUNO (AL)

É o Oficial Aviador em instrução na aeronave. O Oficial com essa qualificação integrará a equipagem de voo somente quando escalado com um Piloto Instrutor (IN) que, obrigatoriamente, deve emitir ficha de avaliação de voo para cada missão realizada. O Oficial Aviador que, após ter satisfeito as condições previstas neste Programa, pode ser designado para a função de Piloto Básico.

1.4.17 PILOTO BÁSICO (PB)

É o Oficial Aviador que após realizado as Ordens de Instrução de formação de aluno e feito o seu primeiro voo em rota, tem condições de tripular, de maneira homologada, a aeronave do CLA. O PB, pode realizar missões com um PO ou com um IN, integrando a equipagem de voo. Quando escalado com um PO, o AL deverá ocupar, **sempre**, a cadeira da direita em todas as etapas, **independente de sua hierarquia**. Quando escalado com um IN, o PB poderá ocupar a cadeira da esquerda ou da direita e, receberá ficha de avaliação em todos os voos, até sua elevação operacional a PO.

1.4.18 PILOTO OPERACIONAL (PO)

1.4.18.1 Piloto responsável pela operação e segurança da aeronave durante o tempo do voo, quando na posição de 1P (*pilot flying*). É o Oficial Aviador que, após ter satisfeito as condições previstas neste Programa, pode ser designado para a função de Comandante da Aeronave. O PO pode realizar missões com um PB, com outro PO ou com um IN, integrando a tripulação da aeronave. Nos voos escalados com um PB, o PO deverá ocupar, **sempre**, a cadeira da esquerda em todas as etapas e ser designado para a função de Comandante da Aeronave, **independente de sua antiguidade**.

1.4.18.2 A situação PO/AL deverá ser utilizada somente em último caso, a fim de evitar o MSGR da missão.

1.4.19 PILOTO INSTRUTOR (IN)

É o piloto que, após ter satisfeito as condições previstas neste Programa, pode realizar missões e ministrar instrução de voo com outro piloto de qualquer qualificação operacional integrando equipagem de Voo. O IN pode assumir a pilotagem na cadeira da direita e será responsável pela qualidade da formação e manutenção operacional dos pilotos do CLA.

1.4.20 PROGRAMA DE INSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO OPERACIONAL (PIMO)

Documento proposto pela STA que tem por objetivos:

- a) concepção e manutenção dos Padrões de Eficiência estabelecidos;
- b) formação operacional, qualificação e capacitação de membros das equipagens de voo; e
- c) manutenção das qualificações alcançadas.

1.4.21 QUADRO DE TRIPULANTES (QT)

Relação de tripulantes que integram e exercem a atividade aérea nas aeronaves do CLA. O QT do CLA se subdivide em Quadro de Tripulantes Interno (QTI) e Quadro de Tripulantes Externos (QTE).

1.4.22 RELPREV

Documento formal destinado ao reporte voluntário de uma situação de risco para a segurança de voo.

1.4.23 REUNIÃO DE QT

Instrução a ser ministrada anualmente aos componentes do QT do CLA com o propósito de introduzir ou recordar conhecimentos, normas e procedimentos, AVOP E RELPREV, indispensáveis ao desempenho técnico-profissional de suas funções e ao cumprimento das missões atribuídas, visando padronização das equipagens e, por conseguinte, a segurança na operação do projeto C-98 Caravan.

1.4.24 TRIPULANTE

Militar da Aeronáutica, habilitado para o desempenho de função a bordo, qualificado e designado para cumprir determinada missão.

2 DISPOSIÇÕES GERAIS

2.1 ATRIBUIÇÕES DA STA

Além das previstas no Regimento Interno do CLA, compete à Seção de Transporte Aéreo:

2.1.1 Distribuir o esforço aéreo disponível entre os tripulantes, de modo a propiciar o treinamento mínimo para manutenção e elevação operacional.

2.1.2 Realizar reuniões obrigatórias, no mínimo de 03 (Três)/ano, tendo a presença de todos os integrantes do QT, tendo como objetivo, orientar e determinar as atividades aéreas sobre os aspectos operacionais e de segurança de voo. Reuniões eventuais poderão ser marcadas de acordo com a necessidade operacional.

2.1.3 Divulgar informações de segurança de voo à todos os setores de interesse, dentro da área de responsabilidade.

2.1.4 Incrementar a difusão da doutrina de segurança de voo, assim como a manutenção de uma efetiva mentalidade de segurança.

2.1.5 Coordenar e controlar o processo de elevação operacional do QT.

2.1.6 Solicitar a ativação do Conselho Operacional do CLA para deliberar acerca das questões operacionais relativas aos pilotos do QT.

2.1.7 Convocar o Conselho Operacional do CLA para deliberar acerca das questões operacionais relativas aos Mecânicos de voo.

2.1.8 Confeccionar a impressão e controle das OI e permanente controle das qualificações operacionais de cada membro do QT.

2.2 INCLUSÃO NO QT

2.2.1 A quantidade de pilotos será deliberada em Conselho Operacional do CLA, considerando as horas destinadas para o voo no presente ano, bem como o histórico operacional dos tripulantes para cada função a bordo, com objetivo de garantir um mínimo de horas de voo suficiente para manter as equipagens operacionais.

2.2.2 O ingresso de Mecânicos de Voo será mediante análise do Conselho Operacional do CLA.

2.2.3 Os tripulantes que ingressarem no QT deverão realizar provas de conhecimento e de emergência da aeronave, bem como o Curso Teórico da aeronave.

2.2.4 Para os casos do QTE, as solicitações deverão ser formalmente encaminhadas ao Diretor do CLA, provenientes das OM solicitantes e por conseguinte, serão avaliadas em conselho operacional.

2.3 CONTROLE DE FADIGA DOS TRIPULANTES

2.3.1 Os parâmetros a seguir são determinados pela NOPREP/SGV/01D, de 19 de setembro de 2022, do COMPREP, para identificação da fadiga de voo, de forma a fixar uma carga limite de trabalho para os tripulantes.

2.3.2 MISSÕES DE FORMAÇÃO OU MANUTENÇÃO OPERACIONAL

- a) máxima duração da atividade aérea: 14 horas;
- b) período de descanso: 10 horas;
- c) número máximo de saídas: 03 com intervalo mínimo de 02 horas; e
- d) máximo de horas de voo entre períodos de descanso: 04 horas.

2.3.3 MISSÕES ADMINISTRATIVAS

- a) máxima duração da atividade aérea: 14 horas;
- b) período de descanso: 10 horas;
- c) número máximo de saídas fora de sede: 04 com intervalo mínimo de 40 minutos;
- d) número máximo de saídas dentro do terminal São Luís: 06 com intervalo mínimo de 15 minutos; e
- e) máximo de horas de voo entre períodos de descanso: 12 horas.

2.4 VOOS VFR NA TERMINAL SÃO LUÍS (DIURNO/NOTURNO)

2.4.1 Os voos VFR (diurno/noturno) realizados com o C-98A do CLA, dentro da terminal São Luís, tripulada por aeronavegantes pertencentes ao QT do Centro, estão restritos ao cumprimento do *Pilot's Operating Handbook and FAA Approved Airplane Flight Manual* – versão Brasil, seção 2 (Limites) – Revisão 24, que prevê a tripulação mínima da aeronave para a versão passageiro, de um piloto no assento esquerdo e, para a versão carga, a tripulação mínima de dois pilotos, podendo operar com somente um piloto, no assento esquerdo, se o piloto automático estiver instalado e operante.

2.4.2 Por questões de segurança, este tipo de operação será realizada, preferencialmente, por pilotos com a qualificação de instrutor (IN) em C-98.

2.5 VOO DE EXPERIÊNCIA

2.5.1 A qualificação **mínima** para a realização das missões será de 20 horas de voo no CLA, na condição de PO de C-98A com a instrução teórica ministrada e OI respectiva cumprida.

2.5.2 Todos os pilotos instrutores pertencentes ao QT serão qualificados a realizar voos de experiência, desde que não haja determinação contrária da STA.

2.5.3 O perfil do voo de experiência será de acordo com a necessidade dos cheques, dos sistemas e dos equipamentos a serem verificados na aeronave.

2.5.4 Os voos de experiência somente ocorrerão no período diurno e em condições VFR, sendo **terminantemente proibido o ingresso de tripulantes ou passageiros não envolvidos na missão.**

2.5.5 Nos voos de experiência após grandes inspeções e fora de sede, o *briefing* das ações que serão tomadas durante o voo, será de responsabilidade do mecânico responsável pela inspeção e/ou pelo inspetor-geral da manutenção.

3 PADRÕES DE EFICIÊNCIA

O tripulante do CLA, dentro da sua qualificação, deverá ser capaz das atribuições de acordo com a sua função.

3.1 PILOTO BÁSICO (PB)

3.1.1 Conhecer a aeronave em sua generalidade, características, sistemas, gráficos e tabelas de desempenho.

3.1.2 Conhecer e ser capaz de executar os procedimentos normais e de emergência, no solo e em voo, quando pilotando na cadeira da esquerda (somente quando voando com IN) e na função de 2P (*pilot monitoring*, obrigatoriamente quando voando com um PO).

3.1.3 Ser capaz de consultar e interpretar as Ordens Técnicas e manuais da aeronave.

3.1.4 Estar capacitado para realizar todas as coordenações e procedimentos de solo.

3.2 PILOTO OPERACIONAL (PO)

Todos os previstos para a qualificação de AL e:

- a) ser capaz de supervisionar o carregamento e o reabastecimento da aeronave;
- b) ser capaz de exercer a função de Comandante da Aeronave, supervisionando, orientando e dirigindo os demais tripulantes em todas as fases da missão; e
- c) ser capaz de ministrar as instruções da fase teórica para a manutenção operacional de PO e formação de AL.

3.3 PILOTO INSTRUTOR

Todos os previstos para a qualificação de PO e:

- a) ser capaz de ministrar as instruções da fase teórica e da fase de voo para formação de AL, PB, PO e IN;
- b) ser capaz de executar, com segurança, todas as manobras previstas em todas as fases de voo, pilotando do lado direito da cabine do projeto C-98; e
- c) ser capaz de identificar e corrigir erros cometidos pelos pilotos em instrução.

3.4 MECÂNICO BÁSICO E MECÂNICO OPERACIONAL

3.4.1 Conhecer a aeronave e suas generalidades, características, sistemas, gráficos e tabelas de desempenho.

3.4.2 Ser capaz de dirigir e orientar as equipes de carregamento e descarregamento no solo.

3.4.3 Ser capaz de planejar o carregamento da aeronave, dispondo e amarrando a carga de acordo com os cálculos de peso e balanceamento.

3.4.4 Ser capaz de executar os procedimentos normais e de emergência, no solo e em voo, afetos ao Mecânico Operacional.

3.4.5 Ser capaz de orientar o embarque, disposição a bordo e desembarque de passageiros.

3.4.6 Ser capaz de consultar as Ordens Técnicas e manuais da aeronave, de uso da tripulação.

3.4.7 Ser capaz de identificar panes, em todos os sistemas da aeronave, e tomar as medidas primárias para saná-las, interagindo com a tripulação nessa tarefa.

3.5 MECÂNICO INSTRUTOR

Todos os previstos para a qualificação de MO e:

- a) ser capaz de ministrar as instruções das fases teóricas e de voo das formações de MA, MB, MO e MI; e
- b) ser capaz de identificar e corrigir erros cometidos pelos mecânicos em instrução.

4 AVALIAÇÃO

O processo de avaliação é uma ferramenta amplamente utilizada para medir desempenhos e, dessa forma, é capaz de proporcionar subsídios que permitem aperfeiçoar pessoas e/ou organizações. Para que esta importante ferramenta se torne precisa, é preciso definir critérios e parâmetros de forma a tornar o processo eficaz.

4.1 AVALIAÇÃO DOS TRIPULANTES

4.1.1 PROVA DE INSTRUÇÃO TÉCNICA DA AERONAVE - ITA

4.1.1.1 Os testes de conhecimentos serão realizados através de provas escritas do tipo múltiplas escolha, abertas ou de completar, com consulta aos Manuais e sem correção de palpites.

4.1.1.2 O aproveitamento mínimo do aluno deverá ser de 70% (setenta por cento) por teste, com direito a uma segunda avaliação que terá por parâmetro mínimo 80% (oitenta por cento). **Nos processos de readaptação, o aproveitamento mínimo deverá ser de oitenta por cento por teste.**

4.1.1.3 Os alunos que, em qualquer curso, não obtiverem o grau mínimo exigido em qualquer das provas serão submetidos à apreciação do Conselho Operacional.

4.1.1.4 A Seção de Transporte Aéreo será a responsável pela:

- a) distribuição do material didático atualizado para alunos, instrutores/monitores;
- b) elaboração dos testes;
- c) correção dos testes e divulgação de resultados; e
- d) avaliação do desempenho dos alunos, instrutores/monitores.

4.1.1.5 Depois de realizada uma prova teórica, o aeronavegante (Piloto ou Mecânico) terá um prazo de até 120 (cento e vinte) dias corridos para iniciar o voo. Caso não voe, a prova perderá a validade e uma nova prova de conhecimentos deverá ser realizada.

4.1.2 PROVAS DE CONHECIMENTO PARA MANUTENÇÃO OPERACIONAL

4.1.2.1 Para manutenção da qualificação operacional os pilotos e mecânicos deverão realizar provas anuais englobando todos os sistemas da aeronave.

4.1.2.2 As provas de conhecimento serão realizadas com consulta aos manuais e seu aproveitamento mínimo será de 70% (setenta por cento). No caso dos pilotos, as provas de revalidação do cartão de CVI substituirão esta avaliação.

4.1.2.3 Caso um piloto ou mecânico de voo em sua prova de conhecimento não atinja o aproveitamento mínimo necessário, os mesmos serão submetidos a Conselho Operacional.

4.1.2.4 Caberá a STA a coordenação com a Seção de Capacitação a fim de disponibilizar material didático para a realização das provas, bem como a correção e divulgação dos resultados

4.1.3 INSTRUÇÃO AÉREA

4.1.3.1 Toda a Instrução Aérea deverá ser realizada por um Instrutor de Voo ou Mecânico Instrutor. Em cada missão, todos os exercícios previstos nas respectivas Ordens de Instrução deverão ser realizados, cabendo ao IN registrar, na ficha de voo, aqueles que não foram executados.

4.1.3.2 Cada exercício de cada missão terá um nível de aprendizagem a ser observado por parte do instrutor, conforme a Ordem de Instrução. A avaliação do voo será feita através de conceitos atribuídos pelo instrutor a todos os exercícios realizados pelo aluno, sempre observando o nível de aprendizagem previsto.

4.1.3.3 Os conceitos a serem usados na avaliação são Deficiente ou Satisfatório, os quais visam tão somente o aprimoramento do aluno. O Instrutor deverá registrar, na ficha de voo, os comentários que julgar pertinentes a cada exercício.

4.1.3.4 O voo de instrução é considerado válido e pode receber grau final, em ficha de avaliação, somente quando se realizar, no mínimo, 75% dos exercícios previstos na Ordem de Instrução para a missão ou até 45 minutos de voo.

4.1.3.5 Toda e qualquer elevação operacional deverá ser publicada em boletim de informações pessoais. Caberá à STA elaborar e controlar esse processo.

4.1.3.6 Nos voos de formação, é obrigatório realizar um briefing detalhado pelo menos uma hora antes do horário previsto para o voo, e um debriefing, após o pouso final.

4.1.3.7 Toda ficha de avaliação, após ser preenchida pelo Instrutor ao término do debriefing, deverá ser assinada pelo aluno. Não cabe ao aluno apresentar recurso em relação aos graus ou comentários assinalados na referida ficha.

4.1.3.8 Os MI deverão submeter as Fichas de Voo preenchidas à apreciação do comandante da aeronave, que homologará os conceitos.

4.1.3.9 O aluno poderá continuar uma instrução interrompida, se o voo imediatamente anterior tiver sido realizado a menos de 15 (quinze dias). Acima deste prazo, o aluno deverá repetir a última missão antes de avançar para a missão seguinte.

4.1.3.10 Todo e qualquer voo operacional ou de instrução deverá ser planejado e conduzido respeitando os limites relacionados à fadiga de voo estabelecidos neste documento.

4.1.4 DEFICIÊNCIA DE DESEMPENHO NA INSTRUÇÃO AÉREA

4.1.4.1 O tripulante que receber conceito deficiente terá seu próximo voo, de revisão, avaliado por um outro Instrutor designado pelo Chefe da STA.

4.1.4.2 Será submetido a Conselho Operacional o:

- a) aluno do Curso de Formação de PB, PO, IN, MA, MO e MI que obtiver, em sua formação, duas missões com conceito deficiente ou receber um grau deficiente na missão de revisão; e
- b) tripulante que se envolver-se em acidente ou incidente aeronáutico.

4.1.4.3 O tripulante que for submetido a Conselho Operacional e for considerado apto a prosseguir na sua formação poderá receber missões extras com a finalidade de corrigir suas deficiências. No campo “conceito” da Ficha de Voo deverá ser lançado “EXTRA”.

4.1.4.4 Nas missões extras, o conceito global do voo não será atribuído e os exercícios treinados obedecerão aos critérios estabelecidos pelo Conselho Operacional.

4.1.4.5 O tripulante (exceto AL em formação de 2P) que apresentar baixo desempenho, após permanecer afastado do voo por um período superior a trinta dias, terá sua missão obrigatoriamente considerada extra.

4.1.4.6 O Chefe da STA (no caso dos mecânicos) ou o IN mais antigo do QT (no caso dos pilotos) analisarão o parecer do instrutor e, em espaços apropriados na ficha de voo, farão os comentários que julgarem pertinentes.

4.1.4.7 Se o parecer do Instrutor for julgado incompatível com as disposições da Ordem de Instrução, poderá ser solicitada pelo Chefe da STA ou IN mais antigo do QT a confecção de outra Ficha de Voo. Caso o Instrutor não concorde, o conceito da respectiva missão poderá ser alterado.

4.1.4.8 Os instrutores deverão tomar conhecimento do desempenho apresentado pelo aluno, na missão anterior, rubricando a Ficha de Voo em espaço apropriado.

4.1.5 CONCEITOS

Para fins de orientação no processo de avaliação, os instrutores de voo do CLA deverão observar os seguintes parâmetros para apreciação dos exercícios (campos cognitivos, psicomotor e afetivo) e do voo de instrução:

CONCEITO	DEFINIÇÃO
1	VOO PERIGOSO
2	VOO DEFICIENTE
3	VOO SATISFATÓRIO NO MÍNIMOS
4	VOO SATISFATÓRIO
5	VOO BEM SATISFATÓRIO
6	VOO BOM

4.2 ABORTIVAS

4.2.1 DEVIDO À INFRAESTRUTURA (IES)

Por deficiência ou falta de apoio das Equipes de Pista e/ou Bombeiros e por falta de auxílios à aeronavegabilidade (ex.: iluminação de pista, farol rotativo, ILS, VOR, etc.).

4.2.2 DEVIDO AO MATERIAL (MAT)

Por falta, falha em equipamento ou sistema da aeronave que impeça o início ou a continuidade do voo.

4.2.3 DEVIDO À METEOROLOGIA (MET)

Por influência de fenômenos meteorológicos (ex.: vento superior a 18kt de través, chuva, nevoeiro, etc.).

4.2.4 DEVIDO À ORDEM SUPERIOR (OSP)

Por determinação do Diretor do CLA, Vice-Diretor ou Chefe da Seção de Transporte Aéreo.

4.2.5 DEVIDO AO PESSOAL (PES)

Por falta ou indisposição para o voo de qualquer tripulante indispensável ao cumprimento da missão.

4.2.6 DEVIDO À TÉCNICA DE INSTRUÇÃO (DTI)

Existência de qualquer fator, observado pelo Instrutor, que possa ou esteja agindo na instrução e que venha a interferir no desempenho do aluno.

4.2.7 Os códigos deverão ser precedidos das letras “V” ou “S”, respectivamente, para abortivas em VOO ou SOLO (ex.: VIES, SIES, VMAT, SMET, VOSP, SOSP, VPES, SPES, SDTI e VD).

5 CONSIDERAÇÕES SOBRE O PROGRAMA DE INSTRUÇÃO AÉREA

5.1 As missões de formação de AL, PB, PO, IN, MA, MB e MI, nas aeronaves operadas pelo CLA poderão ser realizadas, sempre que possível, em aproveitamento das missões de apoio administrativo, levando-se em consideração o nível da missão em que o aluno se encontre.

5.2 Qualquer tripulante em instrução que ficar sem realizar qualquer missão num período maior que 30 (trinta) dias, durante a sua formação ou elevação, e este fato influenciar negativamente no desempenho do voo, deverá ter a sua missão, obrigatoriamente, considerada extra.

5.3 Na formação de PB, PO e IN, o número de missões de instrução aérea e sua sequência deve, impreterivelmente, ser observada durante a confecção da Escala de Voo, conforme definido neste PIMO e nas Ordens de Instrução em anexo.

5.4 Após cumprir todas as missões previstas de formação, o Piloto/Mecânico, será levado a Conselho Operacional com vistas à homologação à PB (C-98) e MB, podendo, após aprovação do referido Conselho, ser escalado para cumprir missões de transporte de passageiros, de cargas, e EVAM.

5.5 O Conselho Operacional será convocado para deliberar sobre o início das atividades aéreas para formação de PO, IN, MO e MI, após atingidas as marcas mínimas necessárias ou quando a STA verificar que o piloto/mecânico apresenta condições de iniciar o processo de qualificação de forma antecipada, conforme análise das Fichas de Voo apresentadas pelos instrutores.

6 PROGRAMA DE INSTRUÇÃO

6.1 PILOTOS DE C-98A - GRAND CARAVAN

6.1.1 O piloto de C-98A do CLA poderá obter as seguintes qualificações, obedecendo aos critérios e as condições estabelecidas neste PIMO:

- a) piloto Básico (PB);
- b) piloto Operacional (PO);
- c) piloto Instrutor (IN); e
- d) piloto de Voo de Experiência (PEX).

6.1.2 FORMAÇÃO DE PILOTO BÁSICO DE C-98A (PB)

6.1.2.1 O piloto deverá satisfazer às condições e cumprir as metas a seguir:

- a) ser Oficial Aviador;
- b) estar com o cartão de saúde válido e com parecer “apto” para o voo;
- c) ter obtido aproveitamento mínimo na prova de ITA;
- d) ter realizado a missão de CPT na aeronave;
- e) ter realizado o curso de CRM (desejável);
- f) ter realizado simulador (desejável);
- g) estar com o cartão de exame fisiológico válido (desejável); e
- h) cumprir as missões de instrução aérea.

6.1.2.2 Treinamento de Procedimentos de Cabine (CPT)

MISSÃO	CÓDIGO	TIPO	HORAS	POSIÇÃO
CPT-01	CPT-01	PROCEDIMENTOS NORMAIS/EMERG.	02:00	1P/2P

6.1.2.3 Instrução Aérea

MISSÃO	CÓDIGO	TIPO	HORAS	POSIÇÃO
F2P-01	01TI01	ÁREA/TRÁFEGO	01:30	1P
F2P-02	01TI03	EMERGÊNCIAS/INSTRUMENTO	01:30	1P
F2P-03	04TI02	TRÁFEGO/INSTRUMENTO NOTURNO	01:00	1P
F2P-04	06TI05	NAVEGAÇÃO	01:30	1P

6.1.3 FORMAÇÃO DE PRIMEIRO PILOTO DE C-98A (PO)

6.1.3.1 O piloto deverá satisfazer às condições e metas a seguir:

- a) ser qualificado como PB de C-98A;

- b) receber parecer favorável do Conselho Operacional do CLA para iniciar a formação de PO;
- c) atingir as seguintes marcas: possuir **50 h de voo** em C-98A; ou possuir **25 h de voo** em C-98A, caso o piloto tenha mais de **1.500 h (o mesmo exigido para PLA na aviação civil; apenas um parâmetro) totais de voo em aeronaves de asa fixa**;
- c) ter realizado treinamento em simulador (desejável); e
- d) cumprir as missões de instrução aérea.

6.1.3.2 Instrução Aérea

MISSÃO	CÓDIGO	TIPO	HORAS	POSIÇÃO
F1P-02	06TI01	NAVEGAÇÃO EM ROTA (RM)	-	1P/2P
F1P-03	06TI03	NAVEGAÇÃO EM ROTA (RC)	-	1P/2P

6.1.4 FORMAÇÃO DE PILOTO INSTRUTOR DE C-98A (IN)

6.1.4.1 O piloto deverá satisfazer às condições e cumprir as metas a seguir:

- a) ter sido qualificado como PO de C-98A;
- b) receber parecer favorável do Conselho Operacional do CLA para iniciar a formação de IN;
- c) atingir as seguintes marcas: e possuir 80 horas de voo em C-98A; ou possuir 40 horas de voo em C-98A, caso o piloto tenha mais de **1.500** horas totais de voo em aeronaves de asa fixa;
- d) ter realizado o CPIV (desejável).

6.1.4.2 Instrução Aérea

MISSÃO	CÓDIGO	TIPO	HORAS	POSIÇÃO
FIN-01	01TI09	ÁREA/TRÁFEGO/ INSTRUMENTO DIURNO	01:00	2P
FIN-03	04TI04	TRÁFEGO/INSTRUMENTO NOTURNO	01:00	2P

6.1.5 FORMAÇÃO DE PILOTO DE VOO DE EXPERIÊNCIA DE C-98A (PEX)

6.1.5.1 O piloto deverá satisfazer às condições e cumprir as metas a seguir:

- a) ter sido qualificado como PO ou IN de C-98A;
- b) receber parecer favorável do Conselho Operacional do CLA para iniciar a formação de PEX; e
- c) cumprir a instrução aérea em uma aeronave que tenha finalizado a inspeção programada ou manutenção corretiva.

6.1.5.2 Instrução Aérea

MISSÃO	CÓDIGO	TIPO	HORAS	POSIÇÃO
PEX-01	17TI15	VOO DE EXPERIÊNCIA	01:00	1P

6.2 MECÂNICOS DE VOO DE C-98A - GRAND CARAVAN

6.2.1 O mecânico de C-98A do CLA poderá obter as seguintes qualificações, obedecendo aos critérios e as condições estabelecidas neste PIMO:

- a) Mecânico Básico (MB);
- b) Mecânico Operacional (MO); e
- c) Mecânico Instrutor (MI).

6.2.2 FORMAÇÃO DE MECÂNICO BÁSICO DE C-98A (MB)

6.2.2.1 Para iniciar a formação de 2MC, o Oficial (QOEAV/ESP AER ANV) ou Suboficial/Sargento BMA/BEI/BET deverá:

- a) estar trabalhando ou atuando diretamente na manutenção da aeronave; e
- b) estar com o cartão de saúde válido e com parecer "apto" para o Voo.

6.2.2.2 Para habilitar-se a MB, o oficial ou graduado deverá satisfazer às condições e cumprir as metas a seguir:

- a) ter concluído, com aproveitamento, o curso teórico da aeronave C-98A;
- b) ter realizado a instrução de pré-voo e de pós-voo com um MI;
- c) cumprir todas as missões previstas na instrução aérea; e
- d) receber parecer o grau “Satisfatório” no Voo de cheque.

6.2.2.3 Instrução Teórica

Conforme descrito no item 4.1.2.

6.2.2.4 Instrução Aérea

MISSÃO	CÓDIGO	TIPO	HORAS	POSIÇÃO
F2M-01	01TI51	ADAPTAÇÃO DIURNA	01:30	MC
F2M-02	01TI53	ADAPTAÇÃO DIURNA	01:30	MC
F2M-03	04TI52	ADAPTAÇÃO NOTURNA	01:00	MC
F2M-04	01TI55	VOO DE CHEQUE	01:30	MC

6.2.3 FORMAÇÃO DE MECÂNICO OPERACIONAL DE C-98A (MO)

6.2.3.1 Para iniciar a formação de MO, o Oficial ou Suboficial/Sargento deverá:

- a) ser qualificado Mecânico Básico de C-98A;
- b) se Suboficial ou Sargento, ser da especialidade BMA/BEI/BET;
- c) receber parecer favorável do Conselho Operacional do CLA para iniciar a formação de MO; e
- d) possuir, no mínimo, **60 horas de voo** na aeronave C-98 ou **30 horas de voo** se possuir mais de **1.000 horas totais**, em asa fixa.

6.2.3.2 Para habilitar-se a MO, o oficial ou graduado deverá satisfazer às condições e cumprir as metas a seguir:

- a) concluir com aproveitamento o Curso de Mecânica Geral de C-98A, o que poderá ser feito no CLA, ou em outra OM, via solicitação;
- b) cumprir todas as missões previstas na instrução aérea; e
- c) receber parecer “Satisfatório” no voo de cheque.

6.2.3.3 Instrução Teórica

O curso é ministrado por outras Organizações Militares, conforme o previsto na TCA 37-11, regularmente atualizada.

6.2.3.4 Instrução Aérea

MISSÃO	CÓDIGO	TIPO	ETAPAS	POSIÇÃO
FIM-01	69TI51	TRANSPORTE AÉREO LOGÍSTICO (RM)	6	MC
FIM-02	69TI53	TRANSPORTE AÉREO LOGÍSTICO (RC)	6	MC
FIM-03	69TI55	VOO DE CHEQUE	2	MC

6.2.4 FORMAÇÃO DE MECÂNICO INSTRUTOR DE C-98A (MI)

6.2.4.1 Para iniciar a formação de MI, o Oficial ou Suboficial/Sargento deverá:

- a) ser qualificado Mecânico Operacional de C-98A;
- b) ser indicado a MI pelo Chefe da STA;
- c) receber parecer favorável do Conselho Operacional do CLA para iniciar a formação de MI;
- d) possuir, no mínimo, **80 horas de voo** na aeronave, ou **50 horas** caso tenha mais de **1.000 horas de voo totais em asa fixa**; e
- e) **ter participado de, ao menos, duas inspeções programadas.**

6.2.4.2 Para habilitar-se a MI, o oficial ou graduado deverá satisfazer às condições e cumprir as metas a seguir:

- a) assistir a aula expositiva de padronização de Instrutores do CLA (desejável);
- b) cumprir todas as missões previstas na instrução aérea; e
- c) receber parecer “Satisfatório” no voo de cheque.

6.2.4.3 Instrução Aérea

MISSÃO	CÓDIGO	TIPO	ETAPAS	POSIÇÃO
FMI-01	69TI57	TRANSPORTE AÉREO LOGÍSTICO	2	MC
FMI-02	69TI59	VOO DE CHEQUE	2	MC

7 CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE O PROGRAMA DE MANUTENÇÃO OPERACIONAL PARA AS AERONAVES DO CLA

7.1 A manutenção operacional dos tripulantes deve ser norteadada pelos padrões mínimos de eficiência estabelecidos no Capítulo 4 deste PIMO.

7.2 As missões rotineiras de transporte e apoio administrativo podem ocorrer em aproveitamento da manutenção operacional.

7.3 Todos os tripulantes do QT do CLA são responsáveis por manterem suas certificações válidas. Para tanto, deverão manter um controle efetivo dos Cartões de Voo por Instrumentos, Saúde, CRM e EAF, informando o vencimento desses à STA com antecedência mínima **de 30 (trinta) dias**.

7.4 Qualquer qualificação operacional poderá ser suspensa ou cassada por decisão do Diretor do CLA, com ou sem o assessoramento do Conselho Operacional. Em caso de suspensão, caberá ao Diretor do CLA, também, decidir sobre o seu início e término.

7.5 A suspensão ou não renovação de qualquer qualificação acarretará na imediata suspensão de todas as outras para as quais a qualificação perdida constitua pré-condição.

8 PROGRAMA DE MANUTENÇÃO OPERACIONAL PARA AS AERONAVES DO CLA

8.1 DISPOSIÇÕES GERAIS

8.1.1 A suspensão ou não renovação de qualquer qualificação, acarretará o afastamento do tripulante na referida operacionalidade, assim permanecendo até que recupere a qualificação.

8.1.2 Os critérios de adaptação e os requisitos para readaptação, em função do tempo em que o tripulante ficou afastado, estão estabelecidos nos itens 8.2 e 8.3, respectivamente.

8.2 ADAPTAÇÃO

8.2.1 ADAPTAÇÃO DE PILOTOS

8.2.1.1 Piloto Aluno

Os AL serão considerados adaptados em suas qualificações caso não permaneçam um período **superior a 15 dias** afastados da atividade aérea. Caso isso ocorra, o AL deverá repetir a última missão de instrução aérea realizada.

8.2.1.2 Piloto Básico

Os PB serão considerados adaptados em suas qualificações caso não permaneçam um período **superior a 30 dias** afastados da atividade aérea, caso contrário deverão efetuar a readaptação conforme descrito em 8.3.3 deste programa.

8.2.1.3 Piloto Operacional

Os PO serão considerados adaptados em suas qualificações caso não permaneçam um período **superior a 30 dias** afastados da atividade aérea, caso contrário deverão efetuar a readaptação conforme descrito neste programa.

8.2.1.4 Piloto Instrutor

Os IN serão considerados adaptados em suas qualificações caso não permaneçam um período **superior a 45 dias** afastados da atividade aérea, caso contrário deverão efetuar a readaptação conforme descrito em 8.3.3 deste programa.

8.2.2 ADAPTAÇÃO DE MECÂNICOS

8.2.2.1 Mecânico Aluno, Mecânico Básico, Mecânico Operacional e Mecânico Instrutor

Os MA, MB, MO e MI das aeronaves do CLA serão considerados adaptados em suas qualificações caso não permaneçam em um período **superior a 90 dias** afastados da atividade aérea. Depois desse prazo deverão obrigatoriamente realizar a readaptação, conforme descrito neste programa.

8.3 READAPTAÇÃO

8.3.1 Pilotos e Mecânicos de Voo que permanecerem afastados da atividade aérea por longos períodos deverão realizar voos de readaptação para retornarem às atividades. Esses voos serão realizados com supervisão de instrutores, que registrarão o desempenho do tripulante na ficha específica.

8.3.2 Em determinados períodos de afastamento, o voo só poderá ser realizado após o tripulante destacado realizar prova de sistemas da aeronave, ou, até mesmo, o curso completo da aeronave.

8.3.3 READAPTAÇÃO DE PILOTOS DO C-98A

QUALIFICAÇÃO	PERÍODO	PROCEDIMENTO	FICHA
PB/PO	31 a 90 dias	01 voo local diurno	01TI05
PB/PO	91 a 180 dias	01 voo local diurno 01 voo em rota	01TI05 06TI03
PB/PO	6 meses a 3 anos	Prova dos sistemas com consulta 01 voo local diurno 01 voo local noturno 01 voo em rota	01TI05 04TI02 06TI03
IN	46 a 90 dias	01 voo local diurno	01TI11
IN	91 a 180 dias	01 voo local diurno 01 voo em rota	01TI11 06TI03
IN	6 meses a 3 anos	Prova dos sistemas com consulta 01 voo local diurno (1P) 01 voo local diurno (2P) 01 voo local noturno (2P) 01 voo em rota	01TI05 01TI11 04TI04 06TI03
TODAS	Acima de 3 anos	Instrução Teórica da Aeronave Novo curso de adaptação	NOVO CURSO

8.3.3.1 Os pilotos que há mais de três anos não voam o C-98A, depois de cumprirem as missões previstas para a sua readaptação, deverão completar, no mínimo, as seguintes marcas para readquirir a última qualificação operacional

- a) **10 horas** quando sua qualificação anterior for IP; e
- b) **20 horas** quando sua qualificação anterior for IN.

8.3.3.2 Quando o piloto for IN, deverá ainda realizar um voo local diurno (01TI11) para readaptação na cadeira da direita para o C-98A.

8.3.3.3 Para os pilotos com mais de 1 (um) ano sem voar o C-98A, após o cumprimento dos itens acima, e dependendo do desempenho apresentado, a obtenção da qualificação anterior será alcançada após deliberação do Conselho Operacional do CLA.

8.3.4 READAPTAÇÃO DE MECÂNICOS DE VOO DE C-98A

PERÍODO	PROCEDIMENTO	FICHAS
Até 90 dias	Mecânico Atualizado	---
91 a 180 dias	01 voo em rota ou 01 voo local	FMO8-07
181 a 365 dias	Prova dos sistemas com consulta 01 voo em rota ou 01 voo local	FMO8-07
01 a 03 anos	Prova dos sistemas com consulta 01 voo local 02 voos em rota	FMO8-01 FMO8-02 FMO8-07
Acima de 03 anos	Instrução Técnica da Aeronave Novo curso de adaptação	NOVO CURSO

8.3.4.1 Tanto os voos locais, quanto os voos em rota, deverão ser realizados em missões os normais de transporte de passageiros, aproveitamento da instrução de pilotos, ou em ou carga, sem o uso de horas PIMO adicionais.

8.3.4.2 Os Mecânicos Instrutores que estiverem desatualizados há mais de 03 (três) anos, depois de cumprirem as missões previstas para a sua readaptação, deverão completar, no mínimo, 30h para readquirir sua qualificação operacional.

8.3.4.3 Após o cumprimento dos itens acima, o mecânico de voo será avaliado pelo Conselho Operacional do CLA para a homologação.

9 CERTIFICAÇÃO DE TRIPULANTES STA

9.1 CERTIFICADO DE VOO POR INSTRUMENTO – CVI

9.1.1 O CVI de cada piloto será obtido ou revalidado de acordo com a ICA 55-14/2022 “Habilitação para o voo por instrumentos na FAB”. Para revalidar o cartão, o piloto deverá, **OBRIGATORIAMENTE**, iniciar o processo junto à 30 (trinta) dias antes da data de vencimento.

9.1.2 Tanto para obtenção, quanto para a revalidação, o processo abrangerá avaliações teóricas e práticas.

9.2 AVALIAÇÃO TEÓRICA

9.2.1 A avaliação teórica será realizada por meio de teste de conhecimentos técnicos da aeronave, sobre Regras de Tráfego Aéreo e de Comunicações Aeronáuticas.

9.2.2 A bateria de questões abrangerá os seguintes assuntos:

- a) sistemas da aeronave; e
- b) regras de Tráfego Aéreo.

9.3 AVALIAÇÃO AÉREA

9.3.1 Para a obtenção do CVI, o Oficial Aviador deverá realizar uma missão de cheque local (CVI-01) e uma em rota com, no mínimo, duas etapas (CVI-02).

9.3.2 Para a revalidação do CVI, o Oficial Aviador deverá realizar uma missão de cheque, podendo ser local (CVI-01) ou em rota (CVI-02).

9.4 VOOS PARA O CHEQUE CVI

MISSÃO	CÓDIGO	TIPO	PROCEDIMENTOS	POSIÇÃO
CVI-01	03TI01	CVI-LOCAL	03	1P
CVI-02	03TI03	CVI-ROTA	01	1P

9.5 CARTÃO DE SAÚDE

9.5.1 O aeronavegante é o principal responsável pela manutenção do cartão pessoal de saúde em dia. A revalidação deverá ser providenciada antes da data de vencimento, de acordo com a conveniência do aeronavegante, e comunicada à STA. Nenhum aeronavegante poderá deixar de estar em dia com suas inspeções de saúde (conforme item nº 83 do art. 10, do RDAER).

9.5.2 A STA tem a responsabilidade de controlar os cartões de saúde e vacinação de todos os aeronavegantes do CLA, não sendo permitido escalar tripulante cuja inspeção de saúde, apesar de ter sido realizada, não tenha sido julgada pela JES.

10 DISPOSIÇÕES FINAIS

10.1 Este PIMO entrará em vigor em 2 de janeiro de 2023.

10.2 Os casos não previstos na presente publicação serão resolvidos pelo Diretor do CLA, assessorado, quando necessário, pelo Conselho Operacional.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Comando da Aeronáutica. *Portaria nº 148/GC3, de 28 de janeiro de 2019*. Aprova a reedição da Instrução de Registro de Atividades Aéreas. Brasília, 2019. (ICA 19-35)

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Comando de Preparo. *NOPREP/SGV/01D, de 19 de setembro de 2022*. Fadiga de voo. Brasília, 2022.

BRASIL. Comando da Aeronáutica. Estado-Maior da Aeronáutica. *Portaria EMAER nº 43/3SC, de 31 de outubro de 2022*. Aprova a reedição da Instrução que dispõe sobre a “Habilitação para o voo por instrumentos na FAB”. Brasília, 2022. (ICA 55-14)

BRASIL. Presidência da República. *Decreto nº 76.322, de 22 de setembro de 1975*. Aprova o Regulamento Disciplinar da Aeronáutica (RDAER). Brasília, 1975.