

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA**



ORGANIZAÇÃO

ICA 19-66

**PROGRAMA DE INSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO
OPERACIONAL DA BAFZ**

2015

**MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
BASE AÉREA DE FORTALEZA**



ORGANIZAÇÃO

ICA 19-66

**PROGRAMA DE INSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO
OPERACIONAL DA BAFZ**

2015



MINISTÉRIO DA DEFESA
COMANDO DA AERONÁUTICA
SEGUNDO COMANDO AÉREO REGIONAL

PORTARIA COMAR 2 Nº 307/A-6, DE 16 DE SETEMBRO DE 2015.

Aprova a reedição do Programa de Instrução e Manutenção Operacional da Base Aérea de Fortaleza, para o ano de 2015.

O COMANDANTE DO SEGUNDO COMANDO AÉREO REGIONAL, no uso das atribuições que lhe confere o item II, do Art. 9º, do ROCA 21-49, aprovado pela Portaria nº 596/GC3, de 06 agosto 2008, resolve:

Art. 1º Aprovar a reedição da ICA 19-66, “PROGRAMA DE INSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO OPERACIONAL DA BASE AÉREA DE FORTALEZA”, para o ano de 2015.

Art. 2º Revoga-se a Portaria II COMAR Nº R-103-T/A6, de 25 de outubro de 2013.

Art. 3º Esta Instrução entra em vigor na data de sua publicação.

Maj Brig Ar JOSÉ HUGO VOLKMER
Comandante do II COMAR

(Publicado no BCA nº 195, de 21 de outubro de 2015)

SUMÁRIO

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES.....	7
1.1 FINALIDADE.....	7
1.2 CONCEITUAÇÃO.....	7
1.3 COMPETÊNCIA.....	11
1.4 ÂMBITO.....	11
1.5 REFERÊNCIA.....	11
2 MISSÃO E ATRIBUIÇÕES.....	12
2.1 MISSÃO.....	12
2.2 ATRIBUIÇÕES.....	12
2.3 METAS PARA 2015-2016.....	12
2.4 TAREFAS PRIORITÁRIAS.....	13
2.5 TAREFAS GERAIS DOS ESQUADRÕES DA BASE AÉREA DE FORTALEZA.....	13
3 PROGRAMA DE INSTRUÇÃO TERRESTRE.....	24
3.1 ORIENTAÇÕES GERAIS.....	24
3.2 INSTRUÇÃO GERAL.....	24
3.3 INSTRUÇÃO MILITAR.....	25
3.4 FORMAÇÃO DE OFICIAIS TEMPORÁRIOS, GRADUADOS TEMPORÁRIOS, DE CABOS E DE SOLDADOS.....	25
4 PROGRAMA OPERACIONAL.....	26
4.1 PARÂMETROS OPERACIONAIS E PADRÕES DE EFICIÊNCIA.....	26
4.2 ESFORÇO AÉREO E DISTRIBUIÇÃO DO QUADRO DE TRIPULANTES.....	28
4.3 AVALIAÇÃO.....	29
4.4 PROGRAMA DE INSTRUÇÃO PARA AERONAVE C-98 –CARAVAN.....	39
4.5 PROGRAMA DE INSTRUÇÃO PARA VOO DE EXPERIÊNCIA.....	55
4.6 ADAPTAÇÃO.....	59
4.7 CERTIFICAÇÃO DE TRIPULANTES.....	62
5 PROGRAMAS DE INSPEÇÕES DO II COMAR.....	65
5.1 TIPOS DE INSPEÇÕES.....	65
6 CALENDÁRIOS.....	67
6.1 CALENDÁRIO DE ATIVIDADES.....	67
6.2 CALENDÁRIO ADMINISTRATIVO, PROGRAMADO PELA SEFA.....	74
7 DISPOSIÇÕES FINAIS.....	75
ANEXO A – RELAÇÃO DAS UNIDADES GESTORAS RESPONSÁVEIS (UGR) UNIDADES GESTORAS EXECUTORAS (UGE) SUBORDINADAS AO II COMAR.....	76
ANEXO B – INSTRUÇÕES SOBRE DESCENTRALIZAÇÃO DE CRÉDITOS DE DIÁRIAS DE PESSOAL E PAGAMENTO DE AJUDAS DE CUSTO.....	77

1 DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1 FINALIDADE

Estabelecer as tarefas e metas da Base Aérea de Fortaleza, para o período de 2015-2016.

1.2 CONCEITUAÇÃO

Os conceitos dos termos e expressões contidos nesta publicação constam no MCA 10-4 “Glossário da Aeronáutica”, de 30 de janeiro de 2001, no MCA 10-3 “Manual de Abreviaturas, Siglas e Símbolos da Aeronáutica”, de 22 de abril de 2003 e mais os seguintes:

1.2.1 Acionamento de missão (AMIS): Ordem procedente do Comandante do II COMAR para cumprimento pela Seção de Aeronaves Administrativas da Base Aérea de Fortaleza, com a finalidade de se executar uma atividade aérea ou terrestre, cuja necessidade venha a surgir ao longo do ano, inopinadamente, não prevista ou incluída nos Programas e Subprogramas operacionais ou nas atividades de instrução. Normalmente será emitida por meio do Sistema Hércules e implicará na confecção dos relatórios pertinentes por parte do executor.

1.2.2 AVISO OPERACIONAL (AVOP)

1.2.2.1 Do II COMAR: Documento de publicação eventual, de caráter mandatório, expedido pelo Comandante do II COMAR, sempre que for necessário alterar definitivamente procedimentos previstos em Instruções Operacionais de Comando (IOC). Toda alteração prevista em AVOP deverá ser atualizada na IOC correspondente.

1.2.2.2 Da Seção de Aeronaves Administrativas: Documento de publicação eventual, de caráter mandatório, expedido pelo Comandante da BAFZ, sempre que for necessário alterar definitivamente procedimentos previstos nos Manuais de Procedimentos ou Ordens de Instrução. Toda alteração prevista em AVOP deverá ser atualizada no MAPRO/OI correspondente.

1.2.3 CÓDIGO DE MISSÃO: Conjunto de seis caracteres utilizados para registrar o tipo de missão realizada no Relatório de Voo da aeronave. São definidas em combinações que seguem uma ordem padronizada a fim de distinguir as diversas missões cumpridas, obedecendo, na BAFZ, ao seguinte dispositivo:

1.2.3.1 Detalhamento dos códigos utilizados na BAFZ (1^o/2^o, 3^o, 4^o e 5^o/6^o caracter)

- a) 1^o e 2^o caracteres - Tipo da Missão (Numérico),
 - 01 – ADAPTAÇÃO/READAPTAÇÃO DIURNA;
 - 03 – INSTRUMENTO AVANÇADO;
 - 04 – ADAPTAÇÃO/READAPTAÇÃO NOTURNA;
 - 05 – FORMATURA;
 - 06 – NAVEGAÇÃO;
 - 17 – EXPERIÊNCIA/RECEBIMENTO;
 - 25 – TRANSLADO;
 - 27 – CÍVICO-SOCIAL;
 - 33 – ASSALTO AEROTERRESTRE;
 - 40 – EVACUAÇÃO AÉREA;

- 41 – EVACUAÇÃO AEROMÉDICA;
 - 46 – INFILTRAÇÃO E EXFILTRAÇÃO AÉREA;
 - 48 – LANÇAMENTO DE CARGA;
 - 49 – LANÇAMENTO DE PANFLETOS;
 - 50 – LANÇAMENTO DE PESSOAL;
 - 51 – LANÇAMENTO DE FARDOS;
 - 52 – LIGAÇÃO AÉREA;
 - 69 – TRANSPORTE AÉREO LOGÍSTICO; e
 - 70 – RESSUPRIMENTO AÉREO.
- b) 3º caracter - Tipo da Aviação (Alfabético),
- “T” – TRANSPORTE.
- c) 4º caracter - Tipo de Aplicação da Atividade Aérea (Alfabético),
- E – EXPERIÊNCIA;
- G – GUERRA;
- I – INSTRUÇÃO;
- T – TREINAMENTO; e
- V – EMPREGO GERAL.
- d) 5º e 6º caracteres - Numeração Sequencial (Numérico),
- Para as fichas da aeronave C-98 será utilizada a numeração 8x. Onde: “x”
corresponde ao número sequencial da ficha começando em “1”.

1.2.4 CONSELHO OPERACIONAL E DE INSTRUÇÃO (COI): Órgão consultivo do Comandante da Base Aérea de Fortaleza que tem por finalidade avaliar o desempenho das Equipagens e qualificá-las de acordo com os requisitos estabelecidos.

1.2.5 ESPECIALIZAÇÃO OPERACIONAL: Atividade aérea desenvolvida por tripulantes operacionais, por um período mínimo estabelecido, destinada à obtenção da qualificação operacional.

1.2.6 HISTÓRICO OPERACIONAL DE EQUIPAGEM (HOPE): Coletânea de dados padronizados, preenchidos e atualizados pela Base Aérea de Fortaleza, onde é registrado o desempenho operacional do tripulante, enquanto lotado no QT da BAFZ.

1.2.7 INDENIZAÇÃO DE DIÁRIAS: A sua definição está explicitada na Lei de Remuneração dos Militares e detalhada nos documentos advindos da sua regulamentação no âmbito do COMAER.

1.2.8 INSTRUÇÃO DE COMANDO (IC): Documento de publicação eventual, que trata de assuntos exclusivamente administrativos, emitido pelo Comandante do II COMAR, destinado a divulgar orientações, instruções, regras, critérios, recomendações e procedimentos diversos, de caráter determinativo, diretivo ou normativo às suas respectivas Organizações subordinadas.

1.2.9 INSTRUÇÃO ESPECIALIZADA (IE): Instrução a ser ministrada anualmente aos componentes do QT da BAFZ, com o propósito de introduzir ou recordar conhecimentos, normas e procedimentos, indispensáveis ao desempenho técnico-profissional de suas funções e ao cumprimento das missões específicas atribuídas à BAFZ.

1.2.10 INSTRUÇÃO DE VOO (IV): Instrução que tem por objetivo dotar o componente do QT da Base Aérea com um grau de treinamento e de conhecimentos, suficientes e adequados, para que possa realizar, com eficiência, todas as técnicas, táticas, manobras e tarefas necessárias ao desempenho da Equipagem de Combate operacional na aeronave que equipa a BAFZ.

1.2.11 INSTRUÇÃO OPERACIONAL DE COMANDO (IOC): Documento de publicação eventual, que trata de assuntos exclusivamente operacionais, emitido pelo Comandante do II COMAR, destinado a divulgar orientações, instruções, regras, critérios, recomendações e procedimentos diversos, de caráter determinativo, diretivo ou normativo, às suas respectivas Organizações subordinadas.

1.2.12 INSTRUÇÃO TEMPORÁRIA (ITEMP): Documento de publicação eventual, expedida pelo Estado-Maior do II COMAR, cujo objetivo é alterar, temporariamente, procedimentos operacionais e administrativos inseridos, ou não, em IC e IOC. As alterações previstas em ITEMP possuem validade somente no período em que forem estipuladas, voltando a vigorar os procedimentos originais a que se referiam.

1.2.13 MECÂNICO ALUNO: É todo mecânico em instrução na aeronave. Nessa qualificação é necessária a presença de um instrutor durante os voos e devem ser confeccionadas as fichas de avaliação para todos os voos.

1.2.14 MECÂNICO OPERACIONAL: É o Mecânico que devido a sua experiência não necessita da presença de um Instrutor e, com os pilotos, compõe a tripulação da aeronave. Não estão habilitados para ministrar instrução ao Mecânico-aluno.

1.2.15 MECÂNICO INSTRUTOR: Nessa qualificação o Mecânico poderá compor a tripulação e ministrar instrução a um Mecânico Aluno.

1.2.16 ORDEM DE INSTRUÇÃO (OI): Documento elaborado pela Seção de Aeronaves Administrativas no qual são estabelecidos os objetivos, os níveis a atingir, os procedimentos a serem realizados em cada missão de voo e as restrições a serem observadas.

1.2.17 PADRÕES DE EFICIÊNCIA (PE):

1.2.17.1 Da Seção de Aeronaves Administrativas: Conjunto de requisitos operacionais que devem ser atingidos e mantidos pela Base Aérea, a fim de que ela possa ser considerada apta a cumprir a sua missão.

1.2.17.2 De um membro de equipagem: Conjunto de requisitos operacionais traduzidos em conhecimentos e/ou habilidades práticas, exigidos de um membro de Equipagem de Combate, necessário à obtenção de uma determinada qualificação e que constitui a base para o planejamento das atividades de Instrução e Manutenção Operacional da Base Aérea.

1.2.18 PILOTO ALUNO (AL): É o piloto que iniciou o curso na aeronave. Os pilotos com essa qualificação comporão tripulação somente quando escalados com instrutor do respectivo equipamento, que, obrigatoriamente, deve emitir ficha de avaliação de voo para cada missão cumprida.

1.2.19 PILOTO BÁSICO (PB): É o piloto cuja experiência na aeronave não requer a presença de um Instrutor, podendo realizar as missões administrativas com um Piloto Operacional (PO). Não são autorizados os voos com Alunos ou outros Pilotos Básicos. As fichas não são mais obrigatórias para todos os voos. A Seção de Aeronaves Administrativas deverá gerenciar o risco, a seu critério, não escalando um PB junto a um PO para executar missões que julgar necessário escalar pilotos mais experientes.

1.2.20 PILOTO OPERACIONAL (PO): Nesta qualificação o piloto está habilitado a comandar as missões, no equipamento, podendo realizar missões administrativas com um Instrutor, com outro Piloto Operacional ou até mesmo com um Piloto Básico. O Piloto Operacional poderá, também, iniciar a Formação de Piloto de Voo de Experiência. Não são autorizados voos com Alunos. A emissão de ficha de avaliação de voo não é obrigatória quando voando com instrutor.

1.2.21 PILOTO INSTRUTOR (IN): Nesta qualificação o piloto poderá realizar missões administrativas e de instrução com outro piloto de qualquer qualificação operacional, bem como assumir a pilotagem na cadeira da direita.

1.2.22 PILOTO OPERACIONAL EM TRANSPORTE AÉREO LOGÍSTICO (PO TAL): Nesta qualificação o piloto estará apto a realizar missões administrativas de transporte de material e pessoal, bem como Pouso Noturno com Balizamento Tático, de acordo com a doutrina da Aviação de Transporte.

1.2.23 PROGRAMA DE INSTRUÇÃO E MANUTENÇÃO OPERACIONAL (PIMO): Documento proposto pela Base Aérea e submetido à aprovação do Comando Aéreo Regional a que estiver subordinada, vigente durante o Ano de Instrução a que se refere, visando à:

- a) consecução e manutenção dos Padrões de Eficiência estabelecidos para a Base Aérea;
- b) qualificação de membros das Equipagens de Combate; e
- c) manutenção das qualificações alcançadas.

1.2.24 PROGRAMA DE TRABALHO (PT): Documento elaborado nos níveis Comando-Geral do Ar e Comando Aéreo, destinado a orientar os procedimentos operacionais e administrativos, determinar as tarefas e distribuir os meios aéreos, bem como, o correspondente esforço aéreo e a dotação de combustíveis e lubrificantes.

1.2.25 PROGRESSÃO OPERACIONAL: Progressiva especialização operacional dos Tripulantes quanto à qualificação operacional obtida no exercício de função a bordo em determinado equipamento.

1.2.26 QUADRO DE TRIPULANTES (QT): Relação de tripulantes que exercem as atividades aéreas previstas na Base Aérea, em um determinado período.

1.2.27 QUALIFICAÇÃO OPERACIONAL: Capacitação alcançada por tripulantes no desempenho de atividade aérea, reconhecida por Conselho Operacional e periodicamente reavaliada, visando à sua aptidão para o pleno emprego.

1.2.27.1 Qualificação Operacional em Transporte Aéreo Logístico: Qualificação que permite cumprir as missões administrativas de transporte de pessoal e material, bem como pouso com balizamento tático noturno. Esta qualificação deverá ser priorizada para todos os tripulantes orgânicos.

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

1.2.29 TRIPULANTE INTERNO (QT INTERNO): Tripulante pertencente ao efetivo da Base Aérea.

1.2.30 TRIPULANTE EXTERNO (QT EXTERNO): Tripulante não pertencente ao efetivo da Base Aérea.

1.3 COMPETENCIA

Compete ao Comandante da BAFZ, elaborar e encaminhar o seu Programa de Trabalho para aprovação do Comandante do II Comando Aéreo Regional, podendo ou não ser anexado ao PT.

1.4 ÂMBITO

O presente Programa aplica-se à Base Aérea de Fortaleza.

1.5 REFERÊNCIA

ICA 11-39/2015 PROGRAMA DE TRABALHO ANUAL DO II COMAR, para o período de 2015-2016, aprovado pela Portaria COMGAR Nº. 76/EMGAR-11, de 11 de maio de 2015.

2 MISSÃO E ATRIBUIÇÕES

2.1 MISSÃO

2.1.1 MISSÃO DA BASE AÉREA DE FORTALEZA

De acordo com o Regulamento de Base Aérea ROCA 21-53/2012, a Base Aérea de Fortaleza (BAFZ) tem por finalidade prover o apoio necessário às Unidades Aéreas e Unidades de Aeronáutica que nela operem, permanente ou temporariamente, ou que nela estejam sediadas.

2.2 ATRIBUIÇÕES

As atribuições gerais da BAFZ constam do Regulamento e Regimento Interno, bem como de documentos específicos que regulam determinados assuntos (DCA, DMA, ICA, IMA etc.), as quais não serão repetidas neste PIMO, mas deverão ser cumpridas igualmente.

Para efeito de acompanhamento e de controle da execução das atribuições, são listados no capítulo 5 os eventos de interesse da BAFZ, que sintetizam procedimentos de diversos sistemas da Aeronáutica.

Isto constitui uma facilidade e não restringe o cumprimento de outras normas e prazos específicos, estabelecidos em outros documentos.

2.3 METAS PARA 2015-2016

Tendo em vista o cumprimento da missão atribuída à BAFZ, as metas abaixo deverão ser perseguidas de forma contínua e incansável por todo o efetivo desta Base Aérea.

A administração da BAFZ deverá ser alicerçada nos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, igualdade, publicidade e probidade.

Coragem, Lealdade, Honra, Dever e Pátria - este deve ser o lema de todo militar ou civil da BAFZ.

Hierarquia e Disciplina devem ser os pilares de sustentação da nossa instituição.

O apoio ao homem deverá ser uma busca constante por parte de todos.

Deverá ser dada ênfase ao programa de capacitação de pessoal, quer seja por meio de cursos, palestras, aulas ou brifins e reuniões com o efetivo.

Todos deverão estar sempre prontos para participar de campanhas, operações, exercícios e manobras, combinadas ou não, quando for necessário, de forma coordenada e integrada, na paz ou na guerra, provendo apoio incondicional a todos os envolvidos de forma direta ou indireta.

É indispensável que todos participem de forma proativa em relação às medidas de segurança implantadas, o que resultará em grande benefício para todos, minimizando as possibilidades de realização de atos ilícitos ou ações criminosas violentas contra o nosso pessoal e patrimônio.

Todos deverão agir com cortesia, educação e firmeza de atitudes no trato com o público militar, civil (ativo ou inativo), pensionistas ou dependentes.

Os desafios à frente serão, de certo, maiores e inusitados, levando, por vezes, cada um ao seu limite máximo de extenuação. Entretanto, somente com a conscientização de todos no sentido de trabalhar em equipe: oficiais, praças e civis, em um ambiente de camaradagem e respeito - será mais prazerosa e recompensadora a missão de servir na Base Aérea de Fortaleza.

2.4 TAREFAS PRIORITÁRIAS

2.4.1 Manter contato com os Órgãos superiores para completar a TLP de cada ano;

2.4.2 Completar a TLV e alienar as viaturas que apresentam elevado custo de recuperação, com o objetivo de ter uma frota moderna e segura;

2.4.3 Ampliar o sistema de vigilância eletrônica das instalações e operacionalizar o sistema de controle de acesso à Organização;

2.4.4 Mapear as edificações que apresentam comprometimento em sua estrutura, para que sejam tomadas providências junto aos órgãos superiores;

2.4.5 Até o dia 15 de fevereiro todas as obras e serviços de Engenharia deverão estar priorizados e com a indicação do seu atual estágio de preparação;

2.4.6 Cada Esquadrão deverá, com o apoio do EIE e o material da SMI/EI, utilizar o seu próprio efetivo para melhorar e conservar as respectivas instalações, no que diz respeito à pintura e limpeza;

2.4.7 Dar continuidade ao processo de instrução para os militares e civis, no que diz respeito ao atendimento ao público externo e interno;

2.4.8 Continuar o processo de recuperação das moradias à medida em que as mesmas sejam desocupadas;

2.4.9 Promover ações para o desenvolvimento do condicionamento físico do efetivo, tornando a atividade física prazerosa; e

2.4.10 Elaborar o Plano de Metas de 2016 até a primeira quinzena do mês de dezembro de 2015 e assim sucessivamente.

2.5 TAREFAS GERAIS DOS ESQUADRÕES DA BAFZ

2.5.1 COMANDO DA BAFZ

2.5.1.1 Estabelecer instruções e planejamentos destinados a promover máxima economia de meios no cumprimento das tarefas;

2.5.1.2 Racionalizar atividades, em todos os segmentos e áreas, visando reduzir o impacto das dificuldades logísticas no campo operacional;

2.5.1.3 Revisar metas e objetivos, analisar metodologias em curso, estimular a busca de novas soluções e promover a revisão e atualização de normas e procedimentos em vigor;

2.5.1.4 Orientar o planejamento e supervisionar a execução do PIMO, adequando o pessoal de apoio a real necessidade e compatibilizando as despesas com a disponibilidade dos recursos orçamentários destinados a indenização de pessoal militar;

2.5.1.5 Indicar, para Cursos ou Estágios, tendo como objetivo a capacitação de recursos humanos não disponíveis nas OM com a qualificação desejada, evitando assim, redundâncias desnecessárias que impliquem em gastos supérfluos. A formação do pessoal deverá, ainda, ter como objetivo a irradiação do conhecimento, de forma a tornar a OM autossuficiente na manutenção dessas capacitações, até a necessidade de atualização, quando for o caso;

2.5.1.6 Cumprir e fazer cumprir as DIROP, DCAR do COMGAR e as IC, IOC, INESP, ITEMP, AMIS, OPREP, OMOV E OFRAG e AVOP do II COMAR em vigor;

2.5.1.7 Encaminhar via Cadeia de Comando, qualquer solicitação de recursos orçamentários não constantes do Plano de Ação (diárias de militares e civis, material permanente, material de consumo e serviço etc.);

2.5.1.8 Realizar despesas apenas para as quais disponham de recursos ou documentos formais que assegurem a reserva dos créditos necessários;

2.5.1.9 Incentivar a elevação do nível de conhecimentos e aplicação da legislação administrativa em vigor;

2.5.1.10 Acompanhar a aplicação dos recursos previstos no Plano de Ação 2013, tantos os da própria OM quanto os das UGR apoiadas;

2.5.1.11 Manter atualizadas as coletâneas de documentos normativos, publicações e legislação em vigor, de interesse da BAFZ;

2.5.1.12 Estar em condições de prestar apoio logístico e de segurança às UAE e UAER desdobradas em sua área de responsabilidade. Planejar de forma que a BAFZ esteja sempre presente no apoio a qualquer Unidade desdobrada, seja com seus próprios meios, seja com os meios das Unidades desdobradas;

2.5.1.13 Estudar e apresentar propostas relativas à elaboração, revisão ou atualização de documentos e manuais doutrinários de interesse do II COMAR/COMGAR;

2.5.1.14 Desenvolver a atividade de Defesa Passiva em sua área de responsabilidade;

2.5.1.15 Adequar-se a Tabela de Pessoal estabelecida pelo Comando da Aeronáutica para manter o atual padrão de eficiência no cumprimento das missões atribuídas, reportando ao II COMAR, via ofício consubstanciado, os óbices para essa adequação;

2.5.1.16 Estabelecer o processo formal (IPM, Sindicância) para as ocorrências com o efetivo, visando não somente ações administrativas e legais, bem como a emissão de Atestados Sanitários de Origem (ASO);

2.5.1.17 Incrementar os arrendamentos das áreas patrimoniais disponíveis sob sua jurisdição;

2.5.1.18 Preservar a integridade das áreas patrimoniais, sítios e instalações aeroespaciais do Comando da Aeronáutica sob sua responsabilidade;

2.5.1.19 Acompanhar de perto o andamento das obras em sua área de jurisdição, independentemente se for o gerente ou não, informando qualquer anormalidade no processo.

2.5.1.20 Supervisionar e garantir que os recursos destinados ao Plano de Obras sejam utilizados, apenas, nas metas para as quais foram destinados;

2.5.1.21 Realizar Convênios, Termos de Cooperação ou Ajuste, quando for de interesse para o Comando da Aeronáutica, sempre autorizados pelo II COMAR;

2.5.1.22 Realizar inspeções periódicas, nos moldes de uma auditoria, em sua própria Organização e determinar que seus Setores/Seções também o façam, visando manter a administração atualizada e corrigir falhas e distorções identificadas pela SEFA;

2.5.1.23 Adotar ações para implantação de Sistema de Vigilância Eletrônica, prioritariamente nas áreas de Material Bélico (Seções de Material Bélico e Paióis) e outras julgadas sensíveis;

2.5.1.24 Consolidar e encaminhar, em data oportuna, as propostas de Destaque Operacional, quando for o caso; e

2.5.1.25 Encaminhar ao II COMAR as indicações dos militares de seus respectivos quadros de tripulantes (QT), para menção “destaque operacional” do Comando Geral de Operações Aéreas, a fim de aprovação do Comandante do II COMAR, até 15 de julho de cada ano.

2.5.2 ESQUADRÃO DE PESSOAL

2.5.2.1 Planejar a movimentação anual do efetivo de Oficiais, Suboficiais e Sargentos, condicionando-a à necessidade do serviço e aos critérios estabelecidos em Instruções de Comando da DIRAP ou em instruções complementares do COMGAR;

2.5.2.2 Manter constante atualização do SIGPES e SIAP;

2.5.2.3 Administrar e prestar a assistência ao pessoal militar e civil da BAFZ e das Unidades de Aeronáutica nela sediadas, incumbindo-se das atividades relativas a controle de efetivo, encargos especiais, registro de alterações, divulgação de ordens e instruções, por intermédio de publicações no Boletim Interno da BAFZ;

2.5.2.4 Supervisionar, coordenar e executar o Plano de Férias e de Avaliação da BAFZ;

2.5.2.5 Desenvolver os programas e projetos sociais contidos no Plano de Assistência Social do COMAER e os estabelecidos pelo Comando da OM, voltados para os atendimentos individuais, coletivos e/ou comunitários de demandas sociais do efetivo da BAFZ, Unidades Sediadas e comunidades em situação de vulnerabilidade e/ou de risco social; e

2.5.2.6 Prestar assistência religiosa ao pessoal militar e civil da Guarnição de Aeronáutica de Fortaleza.

2.5.3 SEÇÃO DE INTELIGÊNCIA

2.5.3.1 Estabelecer um programa básico de educação continuada, conforme preconizado pela ICA 200-11/2013, e aplicá-lo ao público interno, de forma que, à luz da legislação doutrinária, haja uma elevação do nível de consciência situacional de contrainteligência;

2.5.3.2 Manter em base de dados os Relatórios de Visitas e as informações sobre pessoal estrangeiro, militar ou civil, que adentrou a BAFZ, autorizado por ordem superior de acordo com o previsto na DCA 200C/SINT/2014, do COMAER;

2.5.3.3 Manter atualizados os Planos de Segurança Orgânica (PSO) da OM / UAE / UAER de sua área de responsabilidade;

2.5.3.4 Testar os Planos de Reunião da OM / UAE / UAER, de sua responsabilidade, pelo menos uma vez por ano;

2.5.3.5 Manter a integração com os Órgãos de Inteligência do SINTAER, das demais Forças Singulares e Auxiliares, bem como de outros Órgãos Governamentais, dentro da esfera de sua competência e observadas as orientações contidas no RD nº B098/CRIP/061008 do CIAER;

2.5.3.6 Manter sob controle as indicações de militares e civis para os cursos na área de Inteligência, tendo como objetivo eliminar a rotatividade nas funções, com a consequente especialização do pessoal;

2.5.3.7 Assessorar o Comandante a respeito dos assuntos de interesse da BAFZ e da Aeronáutica, em formato e período a ser determinado por aquela autoridade;

2.5.3.8 Reportar à Seção de Inteligência do II COMAR, via Informe e, se urgente, via telefone, qualquer fato ou hipótese que possa comprometer a Segurança Orgânica da BAFZ, bem como ocorrências policiais (TCO ou Prisão em Flagrante Delito), envolvendo militares ativos ou inativos;

2.5.3.9 Estabelecer, conforme a legislação vigente, procedimentos relativos à emissão de credencial de segurança de pessoa física, a fim de possibilitar o acesso a assuntos sigilosos, associado à necessidade de conhecer;

2.5.3.10 Acompanhar os registros lançados no livro do Oficial de Contrainteligência, bem como os preenchimentos dos Relatórios de Vulnerabilidade, a fim de que sejam adotadas as medidas preventivas e/ou obstrutivas que se fizerem necessárias;

2.5.3.11 Procurar uma maior interação com a Secretaria de Defesa Social do Estado do Ceará, por meio do Elo de Inteligência, a fim de levantar dados sobre infratores que possam se encontrar em processo seletivo para ingresso na Força Aérea Brasileira, dentro dos limites da lei;

2.5.3.12 Informar a Seção de Inteligência do II COMAR, sobre possíveis indícios de ações adversas que visem produzir conhecimentos sobre a BAFZ, bem como tentativas de acesso de estrangeiro sem a devida autorização;

2.5.3.13 Acompanhar as devoluções dos documentos de identificação e de fardamento nos processos de licenciamento, bem como registrar e difundir às OM da respectiva Guarnição as ocorrências de militares vítimas de assaltos, roubos ou furtos de documentos de identidade e/ou fardamento, a fim de prevenir tentativas de ingresso sem autorização;

2.5.3.14 Dedicar especial atenção à segurança dos Sistemas de Tecnologia da Informação, a fim de evitar a divulgação de informações sigilosas, a qual pode acarretar consideráveis prejuízos aos projetos em andamento e à segurança orgânica;

2.5.3.15 Promover a participação da Seção de Inteligência em todos os planejamentos e missões; e

2.5.3.16 Remeter, através do Comandante, o Histórico Operacional de Equipagem (HOPE) para as OM de destino, após a movimentação dos Oficiais Aviadores.

2.5.4 ESQUADRÃO DE COMANDO

2.5.4.1 Não permitir a utilização de esforço aéreo além do alocado em cada programa/subprograma, aí incluídos os remanejamentos autorizados;

2.5.4.2 Distribuir o esforço aéreo disponível entre os tripulantes de modo a proporcionar aos mesmos, pelo menos, os valores mínimos constantes no anexo A do PT do II COMAR, ICA 11-39/2015;

2.5.4.3 Realizar, no mínimo, duas reuniões anuais com todos os componentes dos QT, com o objetivo de orientar as atividades aéreas sobre os aspectos operacionais e de segurança de vôo;

2.5.4.4 Executar diariamente os lançamentos no Sistema Ópera, imediatamente após a realização dos voos, de forma a permitir que os comandos superiores possam ter o acompanhamento, em tempo real, da aplicação dos recursos alocados em cada programa/subprograma; e

2.5.4.5 Remeter ao II COMAR, até o 5º dia útil de cada mês, o levantamento de horas de voo, extraído do programa Ópera, geral e por projeto separadamente, do Quadro de Tripulantes (Interno e Externo), relativo aos oficiais e graduados.

2.5.4.6 ESQUADRÃO DE COMANDO (LEGISLAÇÃO)

2.5.4.6.1 Planejar e controlar as atividades relacionadas com Organização e Legislação no âmbito da BAFZ; e

2.5.4.6.2 Manter atualizadas as coletâneas de documentos normativos, publicações e legislação em vigor, de interesse do II COMAR.

2.5.4.7 ESQUADRÃO DE COMANDO (SEÇÃO DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO)

2.5.4.7.1 Atualizar o cadastramento de microcomputadores no sistema PDTI “on line”;

2.5.4.7.2 Planejar, orientar e supervisionar as atividades de Informática, conforme previsto na NSCA 7-7/2004 “Estrutura e Atribuições do Sistema de Tecnologia da Informação do Comando da Aeronáutica”;

2.5.4.7.3 Programar, supervisionar e orientar cursos na área de informática bem como propor a aquisição de equipamentos que possibilitem aos usuários um maior aproveitamento e gerenciamento dos recursos disponíveis no âmbito do COMGAR;

2.5.4.7.4 Realizar inventários, a fim de conhecer e controlar o material e os programas de informática existentes, mantendo uma base de dados com todas as informações pertinentes; e

2.5.4.7.5 Executar os procedimentos descritos no plano de migração para “Software Livre” - Linux e BR Office.

2.5.4.8 ESQUADRÃO DE COMANDO (COMUNICAÇÃO SOCIAL)

2.5.4.8.1 Assessorar o Comandante com vistas à obtenção da eficiência pretendida pelo Plano de Comunicação Social do Comando da Aeronáutica;

2.5.4.8.2 Remeter anualmente ao II COMAR (ACS-2), até o dia 30 OUT, o Programa de Trabalho de Comunicação Social para o exercício seguinte;

2.5.4.8.3 Remeter anualmente ao II COMAR (ACS-2), até o dia 15 NOV, o Relatório Anual de Atividades (RAA) desenvolvidas no ano;

2.5.4.8.4 Manter atualizados o Livro Histórico e o Álbum de Fotografias da BAFZ;

2.5.4.8.5 Produzir e encaminhar ao II COMAR e ao CECOMSAER matérias da BAFZ que enalteçam a Força Aérea Brasileira;

2.5.4.8.6 Divulgar os concursos de ingresso na FAB;

2.5.4.8.7 Informar ao II COMAR e ao CECOMSAER os assuntos de natureza polêmica em que a Organização esteja, direta ou indiretamente, envolvida e que possam despertar interesse da imprensa;

2.5.4.8.8 Informar ao II COMAR e ao CECOMSAER, com base em observações ou em pesquisas de opinião, quando da ocorrência de fatos que estejam gerando descontentamento e insatisfação para o público interno;

2.5.4.8.9 Manter atualizado o Cadastro Histórico da BAFZ junto ao CENDOC; e

2.5.4.8.10 Dar ampla divulgação às notícias e aos comunicados veiculados através do Sistema para o público interno e externo.

2.5.4.9 ESQUADRÃO DE COMANDO (AERONAVES ADMINISTRATIVAS)

2.5.4.9.1 Manter atualizadas as Fichas HOPE dos tripulantes, incluindo o histórico de Acidentes ou Incidentes Aeronáuticos em que, por ventura, estiveram envolvidos;

2.5.4.9.2 Otimizar ao máximo o esforço aéreo disponível, possibilitando que todas as missões, sempre que possível, sejam aproveitadas como Instrução;

2.5.4.9.3 Quando do desenvolvimento de atividades aéreas específicas, que necessitem de interdição/restrrição de área marítima ou aérea, e/ou a expedição de NOTAM, deverá executar o planejamento de modo que a ocupação do espaço aéreo tenha a menor duração possível. Caso a operação seja encerrada antes da data prevista, deverá ser comunicado imediatamente aos Órgãos e Organizações Militares envolvidos, para a adoção das providências cabíveis;

2.5.4.9.4 Atualizar as Ordens de Instruções (OI) referentes a todas as Missões que são realizadas na BAFZ;

2.5.4.9.5 Manter as escalas de voo em uma única relação de pilotos, contendo o Quadro de Tripulantes Interno e Externo, mantendo um único critério para todas as escalas;

2.5.4.9.6 Manter o preparo técnico-profissional das Equipagens de Combate e das Equipes de Manutenção;

2.5.4.9.7 Valorizar o aspecto profissional, emitindo pareceres nas fichas de conceito de Oficiais e Graduados;

2.5.4.9.8 Realizar reuniões periódicas com todos os componentes dos QT, com o objetivo de orientar as atividades aéreas sobre os aspectos operacionais e de Segurança de Voo; e

2.5.4.9.9 Atualizar, diária e rotineiramente, os sistemas Hércules e Ópera, aferindo as informações com o SILOMS.

2.5.5 ESQUADRÃO DE SUPRIMENTO E MANUTENÇÃO (LOGÍSTICA)

2.5.5.1 Observar que as dotações de horas de voo, de combustíveis e lubrificantes, contidas no Plano de Trabalho do II COMAR, ICA 11-39/2015, são consideradas limites para a atividade aérea, devendo ser determinante a paralisação da referida atividade aérea, pelo Comandante da Base Aérea, quando o primeiro desses limites for atingido;

2.5.5.2 Informar, via rádio, à SUBEMAER 4, COMGAR, II COMAR, DIRMAB e ao respectivo Parque de Apoio toda entrega e recebimento de aeronaves;

2.5.5.3 Envidar esforços para manter, como meta, a disponibilidade mínima de 60% (sessenta por cento) para C-95 e 65 % (sessenta e cinco por cento) para o C-98;

2.5.5.4 Realizar atividades pertinentes ao SISMAERO, utilizando-se de sua estrutura funcional;

2.5.5.5 Envidar esforços para manter, como meta, a disponibilidade mínima de 80% (oitenta por cento) dos Equipamentos de Apoio de Solo e de Apoio de Manutenção;

2.5.5.6 Envidar esforços para manter como meta, a taxa de mão-de-obra efetiva de 55% (cinquenta e cinco por cento);

2.5.5.7 Controlar as dotações de combustível e lubrificante referentes ao respectivo esforço aéreo, mantendo-se dentro do compatível com o esforço aéreo alocado;

2.5.5.8 Manter o SILOMS atualizado, inclusive com o planejamento de horas a voar mês a mês, de JAN a DEZ; e

2.5.5.9 Dar conformidade aos dados de esforço aéreo entre o SILOMS, o DEA, o HERCULES e o OPERA.

2.5.6 SUBCOMANDO DA BASE e ESQUADRÃO DE INTENDÊNCIA (PLANEJAMENTO ORÇAMENTÁRIO)

2.5.6.1 Encaminhar, via Cadeia de Comando, as solicitações de recursos orçamentários não constantes do Plano de Ação;

2.5.6.2 Remeter ao II COMAR a proposta de atualização do Plano Plurianual de Obras 2013 (PPO), que contenha, de maneira consolidada e priorizada, todas as metas das OM subordinadas, para atender o que preconiza a ICA 86-1/2005, até 28 FEV 2013;

2.5.6.3 Encaminhar ao II COMAR, para análise e aprovação, as solicitações de comissionamentos. Nenhuma missão deverá ser iniciada e nenhum lançamento de ajuda de custo deverá ser realizado, sem a prévia autorização do COMGAR;

2.5.6.4 Enviar ao II COMAR, mensalmente, o relatório constante do anexo “B” com os gastos de diárias realizados pela OM referente ao crédito de CMDO AÉREO e o da própria OM/UAE/UAER;

2.5.6.5 Solicitar as trocas de PI diretamente à SEFA, exceto dos recursos alocados aos pagamentos dos serviços públicos, diárias, plano de obras, recursos de destaques e material permanente, que em princípio não serão trocados;

2.5.6.6 Solicitar crédito de diárias de civis ao II COMAR, informando os serviços a serem executados;

2.5.6.7 Observar, rigorosamente, o disposto na ICA 175-1/2005 no que se refere aos procedimentos a serem adotados quanto à aprovação e celebração de contratos;

2.5.6.8 Providenciar Notas de Empenho distintas para os créditos de diárias destinados ao atendimento do Programa de Comando Aéreo (Missões Próprias - PMP e Missões Conjuntas - PMC) e do Programa de Instrução e Manutenção Operacional (PIMO), a fim de possibilitar o acompanhamento, por meio do SIAFI da execução desses valores;

2.5.6.9 Solicitar, diretamente ao II COMAR, a indenização de diárias de pessoal militar ou civil relacionadas aos serviços executados em benefício do PROFAA, quando for o caso; e

2.5.6.10 Encaminhar ao Gabinete do II COMAR a previsão das necessidades de consumo de rações operacionais para o ano seguinte, de acordo com o previsto na ICA 145-5/2005.

2.5.7 PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS (SIPAA)

2.5.7.1 Coordenar toda a atividade de prevenção de acidentes aeronáuticos em sua organização;

2.5.7.2 Estabelecer mecanismos proativos para a identificação oportuna de perigos, condições latentes e riscos, promovendo, junto aos demais setores da BAFZ, o gerenciamento da Segurança Operacional no âmbito da Organização;

2.5.7.3 Elaborar, gerenciar a execução e atualizar, em coordenação com os demais Elos do SIPAER de sua área, o Plano de Emergência Aeronáutica em Aeródromo (PEAA), o Programa de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (PPAA) e o Relatório Anual de Atividades (RAA) da BAFZ;

2.5.7.4 Elaborar Programas de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (PPAA) específicos para os exercícios de campanha e incentivar a participação dos elos SIPAER nos planejamentos;

2.5.7.5 Incentivar o reporte voluntário de condições inseguras, através dos Relatórios de Prevenção ou Relatórios Confidenciais de Segurança Operacional, em conformidade com NSCA 3-3 “Gestão da Segurança Operacional”;

2.5.7.6 Divulgar e controlar as Recomendações de Segurança Operacional (RSO) emitidas no âmbito da Unidade, de acordo com a NSCA 3-3 “Gestão da Segurança Operacional”;

2.5.7.7 Elaborar o controle estatístico dos Acidentes, Incidentes Aeronáuticos e Ocorrências de Solo;

2.5.7.8 Assessorar o Comandante nos assuntos referentes à Segurança Operacional;

2.5.7.9 Comunicar ao II COMAR/CENIPA as designações ou substituições de pessoal ocorridas em sua Organização para o exercício das funções estabelecidas na NSMA 3-2 “Estrutura e Atribuições do SIPAER” e controlar a atualização dos Cartões SIPAER do pessoal da OM/UAE;

2.5.7.10 Investigar ou coordenar a investigação dos acidentes, incidentes aeronáuticos e das ocorrências de solo havidos em área sob sua responsabilidade, de acordo com a NSCA 3-6 “Investigação de Acidentes Aeronáuticos, de Incidentes Aeronáuticos e de Ocorrências de Solo”;

2.5.7.11 Realizar, semestralmente, o levantamento dos custos dos acidentes aeronáuticos, dos incidentes aeronáuticos e das ocorrências de solo havidos com suas aeronaves, bem como com os do 1º/5º GAV, informando-os ao II COMAR/CENIPA;

2.5.7.12 Designar OSV ou Elemento Credenciado para realizar a ação inicial, quando a BAFZ for a organização do COMAER mais próxima do local da ocorrência;

2.5.7.13 Assessorar os respectivos Comandos Investigadores na designação de CIAA;

2.5.7.14 Coordenar os procedimentos de solicitação e emissão de Laudo Técnico originados nos processos em que a BAFZ seja o Comando Investigador, de acordo com o disposto na NSCA 3-6 “Investigação de Acidentes Aeronáuticos, Incidentes Aeronáuticos e Ocorrências de Solo” e nas normas emitidas pelo Comando-Geral de Apoio;

2.5.7.15 Realizar instrução de Gerenciamento dos Recursos de Cabine (CRM) para os tripulantes das aeronaves administrativas, em conformidade com a DCAR 03ª;

2.5.7.16 Programar e realizar pelo menos uma Jornada de Segurança Operacional, por ano, na BAFZ;

2.5.7.17 Controlar o cumprimento do PPAA, informando e sugerindo ao Comandante as modificações cabíveis;

2.5.7.18 Realizar vistorias de Segurança Operacional na BAFZ e nas UAE sediadas;

2.5.9.19 Realizar o treinamento de evacuação de emergência em suas aeronaves; e

2.5.7.20 Acompanhar a aplicação do previsto na legislação referente à Jornada Máxima de Voo.

2.5.8 ESQUADRÃO DE INFRAESTRUTURA - EIE (PATRIMÔNIO E VIATURAS)

2.5.8.1 Inspecionar os limites das áreas patrimoniais sob responsabilidade da BAFZ, coibindo o surgimento de qualquer tipo de ocupações irregulares, conforme prevê a ICA 87-4;

2.5.8.2 Manter atualizado o cadastro de todos os bens imóveis sob sua responsabilidade patrimonial, junto ao sistema SPIUnet;

2.5.8.3 Manter atualizado o controle cadastral dos dados patrimoniais junto ao sistema SIGPIMA da DIRENG, além de ter as fichas 2125 e 2124 em arquivo físico na Seção de Patrimônio, devidamente assinadas pelo Gestor de Patrimônio e pelo Controle Interno;

2.5.8.4 Capacitar os recursos humanos que atuam na área de Patrimônio, modernizar os equipamentos de informática e utilizar o software AUTO CAD para confecção, atualização e digitalização de todas as plantas relativas a terrenos e benfeitorias existentes;

2.5.8.5 Implementar os processos de alienação daqueles imóveis que estão sob sua responsabilidade patrimonial, observando as diretrizes fixadas através da Port. Nº 1.181/GC4, de 10 de dezembro de 2003 e item 4.5.5 do PCA11-54/2014 do COMGAR, no que tange às alienações sob forma de Permuta;

2.5.8.6 Identificar possíveis áreas ociosas que sejam passíveis de utilização por terceiros através de Contrato de Arrendamento, conforme previsto na Port. nº 1.309/GC4, de 14 de dezembro de 2004;

2.5.8.7 Indicar Oficial/Graduado para realização do Curso de Administração em Patrimônio (CAP) no ILA, conforme sua necessidade e disponibilidade; e

2.5.8.8 Encaminhar, via cadeia de comando, o Relatório Trimestral e o Anual de Viaturas (ICA 75-6/2011) à Diretoria de Engenharia da Aeronáutica.

2.5.9 BATALHÃO DE INFANTARIA – BINFA-42 (OPERAÇÕES TERRESTRES)

2.5.9.1 Coordenar e supervisionar a aplicação do “Estágio Prático para Aspirante-a-Oficial de Infantaria” (EPAINF), desenvolvidos nas Unidades de Infantaria de sua área de responsabilidade, e encaminhar ao II COMAR o Mapa de Avaliação, com suas considerações finais, conforme previsto em legislação específica;

2.5.9.2 Planejar e executar o adestramento do BINFA-42, principalmente da atualização e cumprimento do PIMO e da DIROP PRO 14/2010;

2.5.9.3 Manter em pleno funcionamento a SOT e ativar a SMOT quando das manobras ou determinado;

2.5.9.4 Organizar o preparo e emprego da UINF em Frações de Tropa (Esquadra, Grupo de Combate, Pelotão e Companhia), a fim de incrementar a eficiência, o espírito de corpo e viabilizar a formação e manutenção operacional individual e das forças de tropa; e

2.5.9.5 Replicar, diariamente, o RELCC enviado ao COMGAR, para o COA22, a fim de serem fornecidos subsídios para o planejamento e emprego dos meios de Segurança e Defesa das UInf.

2.5.13 SEÇÃO MOBILIZADORA 23

2.5.13.1 Cumprir o Plano Regional de Convocação (PRC) do II COMAR e demais normas do Sistema do Serviço Militar;

2.5.13.2 Auxiliar as atividades das Comissões de Seleção Interna (CSI) dos conscritos e, quando designada, de Convocados / Voluntários para o QOCon;

2.5.13.3 Manter atualizado o Controle de Cadastro da Reserva;

2.5.13.4 Remeter, semestralmente, ao II COMAR (SERMOB-2), os Mapas da Reserva e os Mapas de Disponibilidade Parcial (ICA 33-19/2008);

2.5.13.5 Remeter, anualmente, ao II COMAR (SERMOB-2), os Boletins de Necessidades consolidados das OM de sua área de responsabilidade (ICA 33-2/2011);

2.5.13.6 Remeter, anualmente, ao II COMAR (SERMOB-2), até o dia 10 NOV, a proposta orçamentária, referente ao Fundo do Serviço Militar (ICA 33-20/2008); e

2.5.13.7 Prestar contas diretamente à DIRAP, através de Relatório Anual, até o último dia útil de 2012, da aplicação dos Recursos Orçamentários do Serviço Militar (ICA 33-20/2008).

2.5.14 SEÇÃO AEROMÉDICA

2.5.14.1 Atentar quanto aos aspectos típicos da missão da Base Aérea, a seus envolvimento e às consequências sobre a saúde e qualidade de vida do efetivo no ambiente de trabalho;

2.5.14.2 Assessorar o Comandante quanto aos casos de incompatibilidade, temporária ou permanente, de tripulantes com a atividade aérea, mantendo o sigilo médico;

2.5.14.3 Orientar e encaminhar para tratamento específico os casos que assim o requeiram;

2.5.14.4 Acompanhar a rotina de inspeção de saúde de todos os militares do efetivo (aeronavegantes ou não), bem como controlar a validade dos Cartões de Saúde dos aeronavegantes;

2.5.14.5 Acompanhar e apoiar todo o efetivo nos assuntos ligados à saúde física e mental, motivando os militares, conscientizando e incentivando, tendo em vista a qualidade de vida;

2.5.14.6 Realizar *link* com o HBAFZ nos assuntos administrativos da Seção de Aeronaves Administrativas concernente a área médica e de saúde;

2.5.14.7 Coordenar a obtenção e renovação do Estágio Fisiológico para todos os tripulantes do QT interno e externo da Base Aérea de Fortaleza; e

2.5.14.8 Desenvolver, em conjunto com o Oficial de Segurança de Voo, uma mentalidade voltada para a Segurança do Trabalho, visando à utilização correta dos Equipamentos de proteção Individual (EPI).

3 PROGRAMA DE INSTRUÇÃO TERRESTRE

3.1 ORIENTAÇÕES GERAIS

3.1.1 O Programa de Instrução Terrestre é de cumprimento obrigatório;

3.1.2 As palestras deverão ser realizadas em coordenação com Esquadrão de Comando (EC) para o planejamento da utilização dos auditórios da BAFZ e do Prédio do Comando, bem como a utilização dos recursos audiovisuais;

3.1.3 A quantidade de tempos destinados à instrução será alocada em função dos programas específicos das diversas atividades e das necessidades próprias da Organização; e

3.1.4 O Programa de Instrução Terrestre compreenderá quatro módulos: a Instrução Geral, a Instrução Militar e a Formação de Oficiais Temporários, Graduados Temporários, Cabos e Soldados.

3.2 INSTRUÇÃO GERAL

ATIVIDADES	RESP	TEMPOS DE AULA	CARGA HORÁRIA	AUDIÊNCIA
APRESENTAÇÃO DO PT E PIMO BAFZ	SUBCMT	02	01:40	TODOS
POLÍTICA DE DEFESA NACIONAL	CMT	01	00:50	OFICIAIS
INSTRUÇÕES DE COMANDO DO II COMAR	EC	02	01:40	OFICIAIS
PLANO DE AVALIAÇÃO DE OFICIAIS E GRADUADOS	EP	01	00:50	OFICIAIS
AVALIAÇÃO DE DESEMPENHO (FICHAS CONCEITO)	EP	02	01:40	OF/SO/SGT
NSCA 54-1, DE 2006 – (NORMA DE APLICAÇÃO DO TACF)	BINFA	02	01:40	OF/SO/SGT/ CB/TF/SD
SEGURANÇA DAS INSTALAÇÕES	SI/BINFA	02	02:15	OF/GRAD/ PRAÇAS
FALERT	SI	03	01:40	TODOS
MEDICINA PREVENTIVA (TRAUMATISMO SONORO /STRESS/ OBESIDADE/ HIPERTENSÃO/DIABETES/CÂNCER)	HBAFZ	02	00:50	EFETIVO U SEDIA- DAS
PROGRAMA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS	SIPAA	03	01:40	OF/SO/SGT
PALESTRA SOBRE JUSTIÇA MILITAR	EC	02	02:15	SOLDADOS
PALESTRA SOBRE MILITARES ARROLADOS EM IPM (Semestral)	EC	01	00:50	GRAD/ PRA- ÇAS
NORMAS PARA IDENTIFICAÇÃO DE PESSOAL E VIATURAS NA BAFZ.	BINFA	02	02:15	GRAD/ PRAÇAS
NORMAS PARA IDENTIFICAÇÃO DE PESSOAL E VIATURAS NA BAFZ PARA OS OFICIAIS-DE-DIA.	BINFA	02	02:15	OFICIAIS
CURSO DE PREPARAÇÃO P/ A RESERVA	EP	17	17:00	MIL/CIV P/ RES
PLANO DE TRABALHO DOS CIVIS	EP	01	00:50	CIVIS
SEGURANÇA ORGÂNICA	SI	02	02:15	GRAD/ PRAÇAS
SEGURANÇA ORGÂNICA	SI	02	02:15	OFICIAIS
REUNIÃO COM OS OFICIAIS-DE-DIA SOBRE SERVIÇO	BINFA	02	02:00	OFICIAIS
INSTRUÇÃO DE ARMAMENTO PARA OFICIAIS-DE-DIA	BINFA	02	02:00	OFICIAIS
INSTRUÇÃO SOBRE O USO PREGRESSIVO DA FORÇA	BINFA	02	02:15	OFICIAIS
REUNIÃO COM ADJUNTOS AO OFICIAL-DE-DIA E CMT-DA-GUARDA	BINFA	02	02:15	SO/SGT

INSTRUÇÃO DE BRIGADA DE COMBATE A INCÊNDIO	BINFA	02	02:15	SOSGT/ CB/SD
NORMAS PADRÃO DE AÇÃO DA BAFZ	EC	03	02:30	OF/SO/SGT
PROGRAMA DE PREVENÇÃO DE ACIDENTES DO TRABALHO	CIPAT	02	01:40	TODOS

3.3 INSTRUÇÃO MILITAR

ASSUNTO	TEMPOS DE AULA	CARGA HORÁRIA	AUDIÊNCIA
CONSTITUIÇÃO DE 1988 (ASSUNTOS QUE ENVOLVAM A COMANDO DA AERONÁUTICA E PESSOAL CIVIL E MILITAR)	02	01:40	TODOS
ESTATUTO DOS MILITARES	02	01:40	TODOS
INSTRUÇÃO SOBRE APF, SINDICÂNCIA E IPM	02	01:40	TODOS
NORMAS PARA SALVAGUARDA DE DOCUMENTOS SIGILOSOS (DEC Nº 7.845, DE 14 NOV. 2012)	02	01:40	TODOS
RCONT	03	02:30	CB/SD
RDAER	02	01:40	SO/SGT/CB/SD
ICAER	02	01:40	TODOS
RISAER	02	01:40	SO/SGT/CB/SD
REPROA	02	01:40	TODOS
LRM	02	01:40	TODOS
RADA	02	01:40	SO/SGT/CB/SD
ORDEM UNIDA DESARMADA	02	02:30	SD
ORDEM UNIDA ARMADA	02	02:30	CB/SD
DIREITO HUMANITÁRIO (DICA)	02	02:30	RECRUTAS

ATIVIDADES	TEMPOS DE AULA	CARGA HORÁRIA	AUDIÊNCIA
EDUCAÇÃO FÍSICA	VARIÁVEL	VARIÁVEL	TODOS
ESPORTES	VARIÁVEL	VARIÁVEL	TODOS
TIRO DE COM ARMAS PORTÁTEIS	VARIÁVEL	VARIÁVEL	EQUIPES DE SERVIÇO
EXERCÍCIO PRÁTICO DIURNO DE MARCHA E ESTACIONAMENTO COM 8 Km.	-	02:00	TODOS
EXERCÍCIO PRÁTICO DIURNO E NOTURNO DE MARCHA E ESTACIONAMENTO COM 12 Km.	-	04:00	TODOS

INSTRUÇÃO / DISCIPLINA	TEMPOS DE AULA	CARGA HORÁRIA	AUDIÊNCIA
AÇÕES TÁTICAS / TREINAMENTO FÍSICO-MILITAR, ARMAMENTO, ABORDAGEM A PÉ E A VEÍCULOS, NAVEGAÇÃO E ORIENTAÇÃO TERRESTRE, CAMUFLAGEM, ENTRADA EM EDIFICAÇÕES, TÉCNICAS DE ESCOLTA E GUARDA, PROGRESSÕES TÁTICAS, TÉCNICAS DE CONTROLE DE DISTÚRBIOS CIVIS E TIRO PRÁTICO.	60	60:00	NOVOS SOLDADOS DA CPA

3.4 FORMAÇÃO DE OFICIAIS TEMPORÁRIOS, GRADUADOS TEMPORÁRIOS, DE CABOS E DE SOLDADOS

3.4.1 Cumprir os currículos mínimos previstos em ICA do EAT, EAS, EAP, CFC, CESD e CFSD.

4 PROGRAMA OPERACIONAL

4.1 PARÂMETROS OPERACIONAIS E PADRÕES DE EFICIÊNCIA

4.1.1 PARÂMETROS OPERACIONAIS

4.1.1.1 A BAFZ deverá envidar esforços para manter a operacionalidade de seus tripulantes orgânicos, no mínimo, dentro do panorama a seguir:

4.1.1.2 PILOTOS

OPERAC. ANV	PB	PO	TAL	TAet	Nav TAet	IN	LD ELE	LD SEC	LD MC
C-98	30%	40%	-	-	-	30%	-	-	-

FONTE: IOC GEN-1/2011.

4.1.1.3 MECÂNICOS DE VOO

OPERAC. ANV	AL	MC OPERAC	TAL	TAET	IN
C-98	30%	40%	-	-	30%

FONTE: IOC GEN-1/2011.

4.1.1.4 A manutenção da Operacionalidade da BAFZ será atingida através das atividades de treinamento em missões em sede e fora de sede programadas;

4.1.2 PADRÕES DE EFICIÊNCIA (PE)

4.1.2.1 PADRÕES DE EFICIÊNCIA DA BAFZ

4.1.2.1.1 Ser capaz de cumprir as missões atribuídas pelo II COMAR e pelas Forças Aéreas que integrar, em operações militares;

4.1.2.1.2 Manter no mínimo de 70% (setenta por cento) de suas equipagens em estado operacional;

4.1.2.2 PADRÕES DE EFICIÊNCIA DAS EQUIPAGENS DA BAFZ

O tripulante da BAFZ, dentro da sua qualificação, deverá ser capaz:

4.1.2.2.1 Piloto Básico (PB)

- a) conhecer as aeronaves em suas generalidades, características, sistemas, gráficos e tabelas de desempenho;
- b) conhecer e ser capaz de executar os procedimentos normais e de emergência, no solo e em voo, na função de piloto e co-piloto. Deverá voar acompanhado preferencialmente de um Instrutor, ou Piloto Operacional; e
- c) ser capaz de consultar e interpretar as Ordens Técnicas e manuais do avião, de uso dos pilotos.

4.1.2.2.2 Piloto Operacional (PO)

Todos os previstos para a qualificação de Piloto Básico 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.

4.1.2.2.3 Piloto Instrutor (IN)

Todos os previstos para a qualificação de Piloto Operacional e:

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

4.1.2.2.4 Mecânico Aluno

- a) conhecer a aeronave em suas generalidades, características, sistemas, gráficos e tabelas de desempenho;
- b) conhecer e ser capaz de acompanhar o instrutor na execução dos procedimentos normais e de emergência, no solo e em voo, na função de mecânico de voo;
- c) ser capaz de acompanhar o instrutor na execução do carregamento e reabastecimento da aeronave; e
- d) ser capaz de consultar e interpretar as Ordens Técnicas e manuais do avião, de uso dos mecânicos e dos pilotos.

4.1.2.2.5 Mecânico Operacional

- a) conhecer a aeronave e suas generalidades, características e sistemas;
- b) ser capaz de dirigir e orientar as equipes de carregamento e descarregamento no solo;
- c) ser capaz de planejar o carregamento da aeronave, dispondo e amarrando a carga de acordo com os cálculos de peso e balanceamento;
- d) ser capaz de executar os procedimentos normais e de emergência, no solo e em voo, afetos ao Mecânico Operacional;
- e) ser capaz de orientar o embarque, disposição a bordo e desembarque de passageiros;
- f) ser capaz de consultar as Ordens Técnicas e manuais da aeronave, de uso da tripulação; e
- g) ser capaz de identificar panes, em todos os sistemas da aeronave, e tomar as medidas primárias para saná-las.

4.1.2.2.6 Mecânico Instrutor_

- a) todos os requisitos estabelecidos para Mecânico de Voo;
- b) ser capaz de ministrar as instruções das fases teóricas e de voo das formações de AL, Mecânico e Instrutor; e
- c) ser capaz de identificar e corrigir erros cometidos pelos mecânico em instrução.

4.2 ESFORÇO AÉREO E DISTRIBUIÇÃO DO QUADRO DE TRIPULANTES

4.2.1 Para fins de escala de voo, os pilotos poderão compor os diversos QT de acordo com a legislação vigente. A inclusão no Quadro de Tripulantes será supervisionada pelo II COMAR, cabendo a Base Aérea propor os pilotos e mecânicos de acordo com o esforço aéreo previsto para o exercício;

4.2.2 Em princípio, os pilotos pertencentes aos quadros de inspetores da ANAC ou de organizações externas ao COMGAR somente poderão ser incluídos no QT Externo com a prévia autorização daquele grande Comando, conforme previsto no item 2.4.7 da DMA 55-17– Atividades Aéreas no COMGAR;

4.2.3 A solicitação para inclusão de Tripulantes Externos nos Quadros de Tripulantes (QT) da Base Aérea deverá ser encaminhada ao II COMAR, até 15 fevereiro do ano em curso;

4.2.4 A inclusão de Tripulantes Externos nos Quadros de Tripulantes (QT) deverá ser efetuada por ato do II COMAR, mediante solicitação do Comandante, cujo efetivo pertença o militar cogitado, ou mediante indicação e solicitação do Comandante da Base Aérea de Fortaleza;

4.2.5 A inclusão de Tripulantes Externos nos Quadros de Tripulantes (QT) deverá ser efetuada até 02 março de cada ano, ou antes da realização do curso da respectiva aeronave. Os Tripulantes atualizados na missão básica da aeronave, obedecendo à mesma sistemática de solicitação e atendendo aos demais critérios, poderão ser incluídos em qualquer época do ano;

4.2.6 ESFORÇO AÉREO DISCRIMINADO PARA 2015

CMDO AÉREO	BASE	AERONAVE			ESFORÇO AÉREO
		TIPO	TLA	TDA	
II COMAR	BAFZ	C-98	01	01	300:00
TOTAL		-	01	01	300:00

4.2.7 CONSIDERAÇÕES SOBRE A DISTRIBUIÇÃO DO QUADRO DE TRIPULANTES

4.2.7.1 A Seção de Aeronaves Administrativas envidará esforços para que o esforço aéreo disponível seja distribuído entre os tripulantes de modo a proporcionar os quantitativos mínimos de horas de voo de efetiva pilotagem nos diversos tipos de aeronaves, conforme detalhado a seguir:

AERONAVE	C-98
TRIPULANTES INTERNOS	60:00
TRIPULANTES EXTERNOS	30:00

4.2.7.2 Os quantitativos de horas previstos em 5.6, em condições normais, servirão como base para o estabelecimento do número de vagas nos diversos QT;

4.2.7.3 O preenchimento de vagas do QT Externo obedecerá às seguintes prioridades, conforme ICA 55-87 “PROGRAMA DE ATIVIDADES OPERACIONAIS DO COMGAR”:

- a) Tenentes e Capitães-Aviadores do efetivo do SEGUNDO COMANDO AÉREO REGIONAL;
- b) Tenentes e Capitães-Aviadores do efetivo do QG do COMGAR;
- c) Tenentes e Capitães-Aviadores do efetivo de OM situada em FORTALEZA-CE;
- d) Oficiais-Superiores do SEGUNDO COMANDO AÉREO REGIONAL;
- e) Oficiais-Superiores do efetivo do QG do COMGAR;
- f) Oficiais-Superiores do efetivo de OM situada em FORTALEZA-CE; e
- g) Oficiais-Generais.

4.2.7.4 O QT da Base Aérea será encaminhado e submetido a aprovação do Comando Operacional, II COMAR, onde será publicado em Boletim de Informação Pessoal. Após aprovado e publicado, qualquer modificação no QT (mudança de aeronave, exclusão de tripulante, inclusão, etc.) deverá ser informada e submetida à apreciação do Comandante;

4.2.7.5 O QT poderá ser modificado pelo COMAR II, a qualquer momento, sempre que a conjuntura externa à Base Aérea refletir em cortes de esforço aéreo que prejudiquem a formação e manutenção operacional do QT Interno; e

4.3 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 claros e definir parâmetros para que o processo se torne eficaz. Neste capítulo, os critérios de avaliação da Seção de Aeronaves Administrativas serão expostos e o processo de avaliação será minuciosamente detalhado.

4.3.1 AVALIAÇÃO

A avaliação da operacionalidade da BAFZ, face aos padrões de eficiência estabelecidos, será realizada pelo II COMAR através das seguintes atividades:

- a) análise de relatórios periódicos; e
- b) visitas de inspeção.

4.3.2 AVALIAÇÃO DOS TRIPULANTES

4.3.2.1 CURSOS TEÓRICOS

4.3.2.1.1 Os testes de conhecimentos nos cursos de formação serão realizados através de provas escritas tipo múltipla-escolha, abertas ou de completar sem consulta aos Manuais e sem correção de palpites;

4.3.2.1.2 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%;

4.3.2.1.3 Os alunos que, em qualquer curso, não obtiverem o grau mínimo exigido em qualquer das provas e/ou tiverem frequência inferior a 90% (noventa por cento) dos tempos de aula ministradas, sem motivo justificado, serão submetidos à apreciação do Conselho Operacional;

4.3.2.1.4 O período de uma instrução terrestre será de 50 (cinquenta) minutos, obedecendo a intervalos de 10 (dez) minutos; e

4.3.2.1.5 A Seção de Aeronaves Administrativas da BAFZ será a responsável pela direção dos cursos no que se refere a:

- a) elaboração do Programa de Cursos;
- b) elaboração dos testes;
- c) correção dos testes e divulgação de resultados;
- d) avaliação do desempenho dos alunos, instrutores/monitores;
- e) distribuição do material didático para alunos, instrutores/monitores; e
- f) confecção de diplomas e certificados dos cursos.

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

4.3.2.2 PROVAS DE CONHECIMENTO PARA MANUTENÇÃO OPERACIONAL

4.3.2.2.1 Para manutenção da qualificação operacional, os pilotos e mecânicos da BAFZ deverão realizar provas englobando todos os sistemas das respectivas aeronaves;

4.3.2.2.2 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;

4.3.2.2.3 Caso o piloto ou mecânico não atinja em sua prova o aproveitamento mínimo necessário, será submetido a Conselho Operacional da BAFZ; e

4.3.2.2.4 Caberá a Seção de Aeronaves Administrativas disponibilizar material didático para a realização das provas, bem como a correção e divulgação dos resultados.

4.3.2.3 INSTRUÇÃO AÉREA

4.3.2.3.1 Toda a Instrução Aérea deverá ser realizada por Instrutor de voo. Em cada missão, todos os exercícios previstos nas respectivas Ordens de Instrução deverão ser realizados, cabendo ao Instrutor registrar na ficha de voo os exercícios não realizados;

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

4.3.2.3.3 Os graus serão escalonados de 1 a 6 e, visando o aprimoramento do aluno, o instrutor deverá registrar na ficha de voo os comentários que julgar pertinentes a cada exercício.

4.3.2.3.4 O voo de instrução será considerado válido e receberá Grau Final em ficha de avaliação quando tiver sido realizado, no mínimo, 75% dos exercícios previstos na Ordem de Instrução para a missão. No caso de voo de cheque, a instrução só será considerada válida se forem realizados todos os exercícios previstos;

4.3.2.3.5 Os voos de verificação (cheque) serão realizados, preferencialmente, pelos instrutores do QT interno;

4.3.2.3.6 Toda e qualquer elevação operacional deverá ser publicada em boletim de informações pessoais. Caberá à Seção de Aeronaves Administrativas controlar e documentar este processo;

4.3.2.3.7 Na instrução serão avaliados os aspectos do Domínio Cognitivo, como conhecimento teórico, emergências críticas. Serão observados, ainda, aspectos de Domínio Afetivo, como iniciativa, pontualidade, apresentação pessoal, responsabilidade, disciplina, trabalho em equipe, padronização, reação a comentários, segurança de voo, doutrina de cabine;

4.3.2.3.8 Os procedimentos de partida de motor e interrupção (partida abortada e fogo no motor na partida), além das emergências críticas, deverão ser memorizados e poderão ser cobradas pelo instrutor no brifim, no debriefim ou em qualquer fase da instrução;

4.3.2.3.9 Toda ficha de avaliação, após ser preenchida pelo instrutor ao término do debriefim, deverá ser assinada pelo aluno. Não cabe ao aluno discutir os graus ou comentários assinalados na referida ficha;

4.3.2.3.10 Os instrutores de mecânicos deverão submeter as fichas de voo preenchidas a apreciação do comandante da aeronave, que homologará os graus;

4.3.2.3.11 O aluno estará habilitado a realizar um cheque, ou a continuar um curso interrompido, se o voo imediatamente anterior tiver sido realizado a pelo menos 30 (trinta) dias; e

4.3.2.3.12 Todo e qualquer voo operacional ou de instrução deverá ser planejado e conduzido respeitando os limites estabelecidos pelas legislações que tratam da fadiga em voo.

4.3.2.4 DEFICIÊNCIA DE DESEMPENHO NA INSTRUÇÃO AÉREA

4.3.2.4.1 O tripulante em instrução que não obtiver o desempenho esperado será submetido ao Conselho Operacional. Caso o tripulante, após o retorno à instrução, venha a obter outro conceito deficiente nesta mesma fase, será submetido novamente à apreciação do Conselho Operacional e o parecer submetido à apreciação do Comandante da BAFZ.

4.3.2.4.2 Ao Piloto ou Mecânico que não obtiver o aproveitamento mínimo no voo de verificação, ou na prova escrita, será concedida uma segunda oportunidade (prazo mínimo de 48 horas para a prova), cabendo ao Conselho Operacional decidir sobre o procedimento a ser adotado no caso de persistir o insucesso;

4.3.2.4.3 O tripulante que receber GRAU DEFICIENTE terá seu próximo voo avaliado por um instrutor designado pelo Comandante da Base Aérea;

4.3.2.4.4 O tripulante que receber GRAU PERIGOSO será afastado imediatamente do voo e será submetido a Conselho Operacional;

4.3.2.4.5 Caso o Conselho Operacional decida pelo afastamento de um tripulante, o resultado do conselho deverá ser submetido à homologação do Comandante do II COMAR, a quem cabe a decisão final;

4.3.2.4.6 Será submetido a Conselho Operacional e de Instrução o:

- a) Aluno do Curso de Formação de Instrutor de Voo, de Piloto de Experiência, de Mecânico Instrutor e de Mecânico de Voo de Experiência que obtiver durante a sua formação, duas missões grau dois.
- b) Tripulante que se envolver em acidente ou incidente aeronáutico grave;

4.3.2.4.7 O instruendo 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 “grau” da ficha de voo deverá ser lançado EXTRA;

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

4.3.2.4.9 O instruendo que apresentar baixo desempenho, após permanecer afastado do voo por um período superior a 30 (trinta) dias, terá sua missão obrigatoriamente considerada extra;

4.3.2.5 CONSIDERAÇÕES SOBRE A AVALIAÇÃO AÉREA

4.3.2.5.1 A avaliação por apreciação é um processo subjetivo de julgamento que apesar dos erros que lhe são inerentes, ainda é o meio mais eficiente para medir a capacidade real de um desempenho. O objetivo da avaliação é verificar a aprendizagem, compreendido em cinco fatores, descritos abaixo:

- | | | |
|------------------|---|--|
| a) Confiança | ⇒ | Resultados permanentes; |
| b) Validade | ⇒ | Mede o que é previsto e nada mais; |
| c) Objetividade | ⇒ | Não envolve afetividade; |
| d) Abrangência | ⇒ | Mede o que é previsto e nada menos;
Níveis de habilidade (6, 5, 4, 3, 2 e |
| e) Diferenciação | ⇒ | 1); |

4.3.2.5.2 Na instrução serão avaliados também aspectos do comportamento. Os itens JULGAMENTO, DECISÃO, INICIATIVA e DOUTRINA DE CABINE serão avaliados levando em consideração, o nível e a missão em que se encontra o aluno. Os itens REAÇÃO AOS COMENTÁRIOS e PREPARO TEÓRICO serão avaliados criteriosamente em todas as missões;

4.3.2.5.3 O Chefe da Seção de Aeronaves Administrativas analisará o parecer do instrutor e, em espaços apropriados na ficha de voo, farão os comentários que julgarem pertinentes;

4.3.2.5.4 Se o parecer do instrutor for julgado incompatível com as disposições da Ordem de Instrução, poderá ser solicitada pelo Chefe da Seção de Aeronaves Administrativas, a confecção de outra Ficha de Voo. Caso o Instrutor não concorde, o grau da respectiva missão poderá ser abaixado;

4.3.2.5.5 Os instrutores deverão tomar conhecimento do desempenho apresentado pelo instruendo na missão anterior; e

4.3.2.5.6 Os níveis de aprendizagem e graus adotados na instrução aérea da BAFZ são os mesmos consagrados e amplamente utilizados na FAB.

4.3.2.6 NÍVEIS DE APRENDIZAGEM

Para fins de orientação no processo de avaliação, os instrutores de voo da BAFZ deverão observar os seguintes parâmetros de níveis de resposta esperado dos tripulantes avaliados:

NÍVEL DE RESPOSTA	COMENTÁRIO
APLICAÇÃO (AP)	É o terceiro nível do domínio cognitivo, sendo atingido após os níveis conhecimento e compreensão. O instruendo é capaz de empregar o que foi aprendido para usar e criar princípios e teorias, usar recursos e abstrações. Na prática, o instruendo conhece a teoria e deve ser capaz de explicar e compreender plenamente o funcionamento ou processo de alguma coisa.
PREPARAÇÃO (Pr)	O instruendo receberá informações detalhadas e adequadas de modo a adquirir condições para assimilar a instrução subsequente. Neste nível não será exigida nenhuma aplicação prática, mas o instruendo deverá estar preparado intelectual, física e emocionalmente para a missão. Isto significa que o instruendo deverá ser capaz de reconhecer os procedimentos ou exercícios que lhe tenham sido ensinados, sem ser necessário executá-los. Ser-lhe-á exigido, no entanto, o mais completo conhecimento da manobra. Na prática, o instrutor executa a manobra e o instruendo a reconhece.

ORIENTADA (Ro)	Neste nível, dotado de um completo conhecimento teórico, o instruendo recebe orientação e/ou explicações da prática do exercício. Este nível não capacita o AL a realizar o exercício sem o auxílio do IN. Na prática, o instruendo faz o exercício com o acompanhamento manual e/ou verbal do IN. Na prática, o instruendo faz o exercício com acompanhamento manual e/ou verbal do instrutor.
MECÂNICA (Rm)	O instruendo adquiriu certa segurança e é capaz de, por si só executar o exercício sem o auxílio do IN. Algumas vezes, há a necessidade de intervenção, porém com o objetivo de aperfeiçoar a ação.
ABERTA COMPLEXA (Rc)	Significa que o instruendo realiza o procedimento ou manobra com erros pequenos e poucos freqüentes, por ele mesmo interpretado e corrigido, com presteza. A orientação do IN permanece a título de aperfeiçoamento da ação.

4.3.2.7 GRAUS

Para fins de orientação no processo de avaliação, os instrutores deverão observar os seguintes parâmetros:

GRAU	DEFINIÇÃO
1	VOO PERIGOSO
2	VOO DEFICIENTE
3	VOO SATISFATÓRIO NOS MÍNIMOS
4	VOO SATISFATÓRIO
5	VOO BEM SATISFATÓRIO
6	VOO BOM

4.3.2.8 PROCESSO DE AVALIAÇÃO NA ATIVIDADE AÉREA

4.3.2.8.1 Com o objetivo de reduzir a subjetividade e visando uniformizar os parâmetros da avaliação da instrução aérea, será mandatório que na avaliação os instrutores observem o processo de atribuição de graus detalhado em função de cada nível de aprendizagem;

4.3.2.8.2 Para utilização deste sistema, o instrutor deverá verificar, na Ordem de Instrução, qual o nível requerido para cada exercício ou ação da missão. Após o cumprimento da missão, o instrutor enquadrará o desempenho pelo instruendo em um dos seis graus integrantes de cada nível; e

4.3.2.8.3 Deve ser ressaltado que o nível previsto na Ordem de Instrução pressupõe que os níveis anteriores serão atingidos, ou seja, o nível especificado na Ordem de Instrução é o mínimo a ser atingido pelo instruendo.

4.3.2.8.4 Graus atribuídos aos exercícios

Os graus dos exercícios de cada missão serão atribuídos de acordo com o desempenho do tripulantes em instrução, tendo em vista o nível de resposta previsto. O processo para atribuição de graus seguirá a sistemática descrita abaixo.

4.3.2.8.4.1 Nível Preparação (PR)

GRAU	COMENTÁRIO
1	Não aplicável.
2	O instruendo apresenta falhas no conhecimento do exercício e/ou falta de condições físicas e/ou emocionais, as quais impossibilitam de assimilar a instrução.
3	O instruendo apresenta algumas falhas na sua preparação global (intelectual, física e emocional). No entanto, estas não comprometem a visualização do exercício.
4	O instruendo apresenta um grau de preparo global (intelectual, física e emocional) adequado para o exercício. Embora tenha dificuldade de visualizá-lo, ao final do treinamento consegue perceber as principais características do mesmo, ao acompanhar sua execução pelo instrutor.
5	Com base em um bom preparo global (intelectual, física e emocional), o instruendo demonstra boa capacidade de assimilação e consegue visualizar todas as características do exercício, ao acompanhar a execução do mesmo pelo instrutor.
6	Depois de demonstrado pelo IN, o AL executa a manobra, com segurança. Ocorrem observações do IN, no sentido de aperfeiçoar o desempenho.

4.3.2.8.4.2 Resposta Orientada (RO)

GRAU	COMENTÁRIO
1	Não aplicável.
2	O AL comete erros continuamente, sem apresentar progresso no decorrer do treinamento, sendo incapaz de realizá-lo, mesmo com o auxílio do IN.

3	O AL não consegue executar o exercício, mesmo com a orientação do IN, mas apresenta um nítido progresso ao final do treinamento. Apesar de não realizar integralmente o exercício, sua evolução permite supor que, com mais treinamento, conseguirá executá-lo sob orientação do IN.
4	Inicialmente, o AL não consegue executar a manobra, mesmo com o auxílio do IN. Ao final do treinamento, ele a executa sob orientação do IN, apresentando erros normais para sua experiência.
5	Desde o início, o AL demonstra perceber bem as características do exercício. Realiza-o com auxílio do IN e apresenta erros normais para sua experiência. Alguns erros são percebidos e corrigidos, e outros não.
6	Depois de demonstrado pelo IN, o AL executa a manobra, com segurança. Ocorrem observações do IN, no sentido de aperfeiçoar o desempenho.

4.3.2.8.4.3 Resposta Mecânica (RM)

GRAU	COMENTÁRIO
1	Sempre que houver interferência do IN, em qualquer circunstância e por qualquer meio, para evitar uma ação que comprometa a Segurança de Voo, mesmo após ter recebido as devidas orientações do instrutor.
2	O AL não consegue executar o exercício sem orientação do IN. Apresenta erros que não percebe; não demonstra progresso em seu desempenho.
3	O AL não consegue executar o exercício sem orientação do IN, mas apresenta um nítido progresso ao final do treinamento. Apesar de não realizar integralmente o exercício, sua evolução permite supor que, com mais treinamento, conseguirá realizá-lo.

4	Inicialmente, o AL não consegue executar o exercício sem orientação do IN. Ao final do treinamento, ele executa sozinho e com segurança a manobra, ocorrendo observações do IN no sentido de aperfeiçoá-la.
5	O AL inicialmente executa o exercício com alguns erros que nem sempre percebe e corrige, requerendo pouca orientação do IN. Ao final do treinamento, apresenta pequenos erros, por ele mesmo interpretados e corrigidos, sendo desnecessária qualquer orientação do IN.
6	2 O AL executa bem o exercício. Apresenta pequenos erros, por ele mesmo interpretados e corrigidos, sendo desnecessária qualquer orientação do IN.

4.3.2.8.4.4 Resposta Complexa (RC)

GRAU	COMENTÁRIO
1	Sempre que houver interferência do IN, em qualquer circunstância e por qualquer meio, para evitar uma ação que comprometa a Segurança de Voo.
2	O AL executa o exercício cometendo erros que não corrige, exigindo constante orientação do IN.
3	O AL realiza o exercício cometendo erros pequenos, porém demora a reconhecê-los, e as providências corretivas são tomadas sem muita presteza, mesmo após as orientações do IN.
4	O AL inicialmente executa o exercício com alguns erros que nem sempre percebe e corrige, requerendo pouca orientação do IN. Ao final do treinamento, apresenta pequenos erros, por ele mesmo interpretados e corrigidos, sendo desnecessária qualquer orientação do IN.
5	O AL inicialmente executa o exercício com pequenos erros por ele interpretados e corrigidos. Ao final do treinamento, executa bem o exercício, com algumas orientações do instrutor no sentido de aperfeiçoar a ação.

6	O AL executa bem o exercício. Raramente comete pequenos erros nas repetições solicitadas. É aplicado nos mínimos detalhes e seu padrão é muito bom.
----------	---

4.3.2.8.5 Grau final da missão

GRAU	COMENTÁRIO
1	Quando as normas da atividade aérea forem violadas sem qualquer razão e sempre que o IN intervir, manualmente, de acordo com o nível de aprendizagem, nos comandos de voo ou sistemas auxiliares, para evitar acidentes perfeitamente previsíveis.
2	Quando o AL apresentar erros, não atingindo o nível de aprendizagem previsto na missão, especialmente na de verificação; e sempre que o AL receber um grau deficiente no item Segurança de Voo.
3	Caracterizado no caso de o AL apresentar erros, atingindo, com muito treinamento, o nível previsto, com rendimento mínimo aceitável, demonstrando condições de atingir o desempenho esperado na próxima missão. Este grau não pode ser aplicado na missão de verificação (voo de cheque).
4	3 Caracterizado no caso de o AL apresentar erros, atingindo, com treinamento, o nível previsto na missão.
5	3 Caracterizado no caso de o AL apresentar poucos e pequenos erros, atingindo, com pouco treinamento, o nível previsto.
6	3 Caracterizado quando o AL raramente comete erros e demonstra bom domínio da aeronave, atingindo o nível previsto na missão com facilidade.

4.3.2.8.5.1 Toda missão em que haja pelo menos um item avaliado com grau “2” será considerada deficiente (grau 2 na missão); e

4.3.2.8.5.2 O instruendo que receber grau "2" na missão fará uma missão de revisão para corrigir os exercícios deficientes, sendo considerado apto para próxima missão após atingir o nível previsto.

4.3.2.9 ABORTIVAS

4.3.2.9.1 Devido à Infra-Estrutura (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, NDB, etc.).

4.3.2.9.2 Devido ao Material (MAT)

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

4.3.2.9.3 Devido à Meteorologia (MET)

Por influência de fenômenos meteorológicos (ex.: vento, chuva, nevoeiro, etc.).

4.3.2.9.4 Devido à Ordem Superior (OSP)

Por determinação do Comandante da BAFZ.

4.3.2.9.5 Devido ao Pessoal (PES)

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

4.3.2.9.6 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 e SPES).

4.4 PROGRAMA DE INSTRUÇÃO PARA AERONAVE C-98 –CARAVAN

4.4.1 PILOTOS DE C-98 - CARAVAN

4.4.1.1 O piloto de C-98 da BAFZ poderá obter as seguintes qualificações, obedecendo aos critérios e as condições estabelecidas nesta ICA:

- a) Piloto Aluno (AL);
- b) Piloto Básico (PB);
- c) Piloto Operacional (PO);
- d) Piloto Instrutor (IN); e
- e) Piloto de Voo de Experiência (PEX C-98).

4.4.1.2 O piloto de C-98 do QT Externo será incluído no QT pelo II COMAR ou pela BAFZ, por meio de ato administrativo e conforme legislação pertinente.

4.4.1.3 PILOTO ALUNO DE C-98 (AL C-98)

4.4.1.3.1 Condições:

- a) ser Oficial Aviador;
- b) ter concluído o Curso Teórico de C-98;

- c) estar com o cartão de saúde válido e com parecer "apto" para o voo; e
- d) ter realizado as missões de CPT.

4.4.1.3.2 Instrução Teórica

4.4.1.3.2.1 Finalidade

Proporcionar aos instruídos os seguintes padrões de eficiência:

- a) conhecer a aeronave em suas generalidades, características, sistemas, gráficos e tabelas de desempenho; e
- b) conhecer os procedimentos normais e de emergência, no solo e em voo, nas funções de 1P e 2P.

Conteúdo programático (aula expositiva)

ASSUNTO	TEMPOS	AVALIAÇÃO
APRESENTAÇÃO	01	TESTE 01
SISTEMA ELÉTRICO	01	
SISTEMA DE COMBUSTÍVEL	01	
GRUPO TURBOPROPULSOR (GTP)	02	
COMANDOS DE VOO	01	
SISTEMA DE ALARMES	01	
INSTRUMENTOS/PILOTO AUTOMÁTICO	01	TESTE 02
RÁDIO NAVEGAÇÃO/RÁDIO COMUNICAÇÃO	01	
LIMITAÇÕES	01	
PESO E BALANCEAMENTO	03	
PROCEDIMENTOS NORMAIS	02	
PROCEDIMENTOS DE EMERGÊNCIA	02	
DOCTRINA E PLANEJAMENTO	01	
TOTAL DE TEMPOS	18	

4.4.1.3.3 Instrução Prática

4.4.1.3.3.1 Missões

Serão realizadas duas missões de CPT (Cockpit Procedure Trainer), uma de procedimentos normais e outra com procedimentos de emergências, conforme tabela a seguir:

MISSÃO	CÓDIGO	TIPO	HORAS	POSIÇÃO
CPT8-01	-	PROCEDIMENTOS NORMAIS	02:00	1P / 2P
CPT8-02	-	PROCEDIMENTOS DE EMERGÊNCIA	02:00	1P / 2P
		TOTAL	02:00	-

4.4.1.3.3.2 Ordem de Instrução

COCKPIT PROCEDURE TRAINER		
EXERCÍCIOS	MISSÕES	
	CPT8-01	CPT8-02
	1P / 2P	1P / 2P
ANTES DA PARTIDA	RC	RC
PARTIDA COM FONTE EXTERNA	RC	-
PARTIDA COM BATERIA INTERNA	-	RC
INTERRUPÇÃO DA PARTIDA	-	RC
APÓS A PARTIDA	RC	RC
TÁXI	RC	RC
TESTE DO GRUPO TURBOPROPULSOR	RC	RC
ANTES DA DECOLAGEM	RC	RC
BRIEFING DE DECOLAGEM	RC	RC
EM POSIÇÃO	RC	RC
DECOLAGEM NORMAL	RC	RC
APÓS A DECOLAGEM – SUBIDA	RC	RC
NIVELAMENTO	RC	RC
DESCIDA	RC	RC
ANTES DO POUSO	RC	RC
FINAL	RC	RC
APÓS POUSO	RC	RC
CORTE DOS MOTORES	RC	RC
PROCEDIMENTOS DE EMERGÊNCIA		
FOGO NO MOTOR NA PARTIDA	-	RC
FALHA DO MOTOR NA DECOLAGEM	-	RC
FALHA DO MOTOR LOGO APÓS DEP	-	RC
FALHA DO MOTOR EM VOO	-	RC
FOGO DO MOTOR EM VOO	-	RC
FALHA DO FCU	-	RC
PERDA DE PRESSÃO DO COMBUSTIVEL	-	RC
OPERAÇÃO DO FLAPE EM EMERG	-	RC

4.4.1.4 PILOTO BÁSICO DE C-98 (PB C-98)

4.4.1.4.1 Condições

- a) ser qualificado AL C-98 e possuir, no mínimo, 60 horas na aeronave;

- b) para pilotos com mais de 600 h totais, poderá ser reduzido pela metade o número de horas a critério do Conselho Operacional; e
- c) ter sido indicado pelo Conselho Operacional da BAFZ.

4.4.1.4.2 Finalidade da Instrução Aérea

Proporcionar aos instruídos os seguintes padrões de eficiência:

- a) ser capaz de supervisionar o carregamento e o reabastecimento da aeronave;
- b) orientar e dirigir os demais tripulantes em todas as fases da missão;
- c) ser capaz de utilizar os gráficos e tabelas de desempenho da aeronave;
- d) ser capaz de consultar e interpretar as TO e manuais do avião, de uso dos pilotos; e
- e) ser capaz de executar os procedimentos normais e de emergência, no solo e em voo, nas funções de 1P e 2P.

4.4.1.4.3 Missões

MISSÃO	CÓDIGO	TIPO	HORAS	POSIÇÃO
FPB8-00	-	CORRIDA COM ABORTIVA	-	1P
FPB8-01	01TI81	ÁREA / TRÁFEGO DIURNO	01:30	1P
FPB8-02	01TI82	ÁREA / TRÁF / INSTRUMENTO DIURNO	01:30	1P
FPB8-03	04TI81	INSTRUMENTO E TRÁFEGOS NOTURNO	01:30	1P
FPB8-04	06TI81	NAVEGAÇÃO ROTA	06:00	1P / 2P
		TOTAL	-	60:00

4.4.1.4.4 Ordem de Instrução

FORMAÇÃO DE PILOTO BÁSICO DE C-98 (PB C-98)					
EXERCÍCIOS	MISSÕES				
	00	01	02	03	04
	TAXI	AR/TRF	AR/TRF/INST	TRF/INST	NAVEG
INSPEÇÕES/ CHEQUES	RO	RM	RC	RC	RC
PARTIDA	RO	RM	RC	RC	RC
TÁXI	RO	RM	RC	RC	RC
BRIFIM DE DECOLAGEM	RM	RC	RC	RC	RC
CORRIDA C/ ABORTIVA	RM	-	-	-	-
DECOLAGEM NORMAL	-	RM	-	RC	RC
DECOLAGEM CURTA	-	-	RM	-	-
SUBIDA/ NIVELAMENTO	-	RO	RM	RC	RC

VOO LENTO	-	RO	RM	-	-
ESTOL SEM MOTOR	-	RO	RM	-	-
ESTOL COM MOTOR	-	RO	RM	-	-
NAVEG/CONTR. DE COMBUST.	-	-	-	-	RC
BRIFIM DE DESCIDA	-	RO	RM	RC	RC
DESCIDA	-	RO	RM	RC	RC
PROCED ADF/VOR/ILS/PAR/RNAV	-	-	RM	RC	RC
DESCIDA COM HÉLICE EMB	-	RO	-	-	-
TRÁFEGO	-	RO	RM	RC	RC
FINAL	-	RO	RM	RC	RC
POUSO NORMAL	-	1RO	4RM	4RC	RC
POUSO FLAP 20	-	1RO	-	-	-
POUSO FLAP 10	-	1RO	-	-	-
POUSO SEM FLAP	-	1RO	-	-	-
POUSO SEM FAROL	-	-	-	1RC	-
POUSO CURTO	-	1RO	1RM	-	-
TRÁF DE EMERGÊNCIA	-	1RO	1RM	-	-
ARREMETIDA NO AR	-	RO	RM	RC	-
ARREMETIDA NO SOLO	-	RO	RM	RC	-
USO DO REVERSO	RO	RM	RC	RC	RC
ESTAC/CORTE	RO	RM	RC	RC	RC

a) **Recomendações específicas,**

- as equipagens deverão guarnecer com DEP - 00:30;
- o *briefing* e o *debriefing* deverão ser executados obrigatoriamente;
- as emergências críticas e as previstas na missão deverão ser memorizadas pelo aluno e comentadas pelo IN;
- nas missões FPB8-00 e 01, a inspeção externa deverá ser realizada pelo AL e acompanhada pelo IN. Nas demais, a inspeção externa deverá ser realizada pelo próprio AL;

- no treinamento de falha do motor, o motor deverá ser reduzido para 300 lb de torque;
- durante a instrução em rota, os alunos deverão ser avaliados quanto a conhecimentos específicos dos sistemas da aeronave, cumprindo o “Cartão de Sistemas”.

b) Recomendações de segurança,

- nas missões FPB8-01/02/03, o voo deverá ser realizado em condições visuais;
- em caso de emergência real, o IN decidirá se assumirá ou não os comandos da aeronave;
- no *briefing*, o AL deverá ser orientado sobre o posicionamento dos calcanhares no assoalho da aeronave a fim de evitar comandamentos inadvertidos dos freios; e
- na missão FPB8-03, os tripulantes deverão estar munidos de suas lanternas individuais.

4.4.1.5 PILOTO OPERACIONAL DE C-98 (PO C-98)

4.4.1.5.1 Condições

- a) ser qualificado Piloto Básico de C-98;
- b) possuir, no mínimo, 100 horas em C-98 (podendo ser reduzido pela metade se o piloto possuir mais de 600 horas totais de voo); ou
- c) possuir certificado de voo por instrumentos (CVI);
- d) possuir no mínimo 400 horas totais de voo;
- e) ser aprovado em teste de conhecimento da aeronave, englobando todos os sistemas, os procedimentos normais e os de emergência; e
- f) receber parecer favorável do Conselho Operacional da BAFZ.

4.4.1.5.2 Instrução Teórica

4.4.1.5.2.1 Finalidade

Proporcionar aos instruídos os seguintes padrões de eficiência:

- a) conhecer as publicações que regem o SISCAN; e
- b) conhecer todas as responsabilidades inerentes a função de Comandante da Aeronave.

Se o piloto já for operacional em outro equipamento, não será obrigatória a instrução teórica.

4.4.1.5.2.2 Conteúdo programático (aula expositiva)

ASSUNTO	TEMPOS
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS (ICA 4-1 e ICA 4-2)	01
TRÁFEGO AÉREO E PLANO DE VOO (ICA 100-11/100-12/100-13)	01
CÓDIGO BRASILEIRO DE AERONÁUTICA	01
SEGURANÇA DE VOO	01
TOTAL DE TEMPOS	04

4.4.1.5.3 Instrução Prática

4.4.1.5.3.1 Missão

Será realizado um voo de Cheque em Rota, sem mínimo de horas ou de etapas, que será planejado pelo Chefe da Seção de Aeronaves Administrativas. Pelo menos uma etapa deverá ser realizada na cadeira da direita (decola, realiza 01 procedimento IFR e pouso).

MISSÃO	CÓDIGO	TIPO	HORAS	POSIÇÃO AL
FPO8-01	06TI82	NAVEGAÇÃO EM ROTA	04:00	1P / 2P
		TOTAL	04:00	

4.4.1.5.3.2 Ordem de Instrução

FORMAÇÃO DE PILOTO OPERACIONAL DE C-98 (PO C-98)	
EXERCÍCIOS	MISSÃO
	04
	NAVEG
INSPEÇÕES/ CHEQUES	RC
PARTIDA	RC
TÁXI	RC
BRIFIM DE DECOLAGEM	RC
CORRIDA C/ ABORTIVA	-
DECOLAGEM NORMAL	RC
DECOLAGEM CURTA	-
SUBIDA/ NIVELAMENTO	RC
VOO LENTO	-
ESTOL SEM MOTOR	-
ESTOL COM MOTOR	-

NAVEG/CONTR. DE COMBUST.	RC
BRIFIM DE DESCIDA	RC
DESCIDA	RC
PROCED ADF/VOR/ILS/PAR/RNAV	RC
DESCIDA COM HÉLICE EMB	-
TRÁFEGO	RC
FINAL	RC
POUSO NORMAL	RC
POUSO FLAP 20	-
POUSO FLAP 10	-
POUSO SEM FLAP	-
POUSO SEM FAROL	-
POUSO CURTO	-
TRÁF DE EMERGÊNCIA	-
ARREMETIDA NO AR	-
ARREMETIDA NO SOLO	-
USO DO REVERSO	RC
ESTAC/CORTE	RC

a) **Recomendações específicas,**

- O *briefing* e o *debriefing* deverão ser executados obrigatoriamente;
- as emergências críticas e as previstas na missão deverão ser memorizadas e cobradas pelo IN;
- o IN deverá fazer perguntas sobre o funcionamento dos sistemas durante o voo de cruzeiro; e
- o IN deverá submeter o piloto em cheque a situações hipotéticas de emergência e de meteorologia adversa, a fim de avaliar a capacidade de julgamento, iniciativa e o conhecimento técnico. Ao término da missão, o piloto deverá apresentar um rendimento compatível com as qualidades mínimas exigidas para a função de Comandante de Aeronave.

b) **Recomendações de segurança,**

- o piloto instrutor deverá estar atento durante a etapa de voo com funções invertidas, ou seja, enquanto o piloto avaliado estiver realizando a decolagem, procedimento IFR e pouso a partir da cadeira direita.

4.4.1.7 PILOTO INSTRUTOR DE C-98 (IN C-98)**4.4.1.7.1 Condições:**

- a) ser qualificado PO C-98 a pelo menos 06 meses;
- b) ter 200 horas de voo no C-98. Esta marca poderá ser reduzida em 50%, a critério do conselho operacional, se for instrutor de outro equipamento e possuir mais de 600 horas totais;
- c) ser aprovado em teste de conhecimento da aeronave, englobando todos os sistemas, os procedimentos normais e os de emergência;
- d) preferencialmente, ter realizado o Curso de Preparação de Instrutores de Voo (CPIV) do GITE; e
- f) receber parecer favorável do Conselho Operacional da BAFZ.

4.4.1.7.2 Instrução Teórica:**4.4.1.7.2.1 Finalidade**

Proporcionar aos instruendos conhecimento sobre as responsabilidades inerentes a função de IN. Se o piloto já for instrutor de outro equipamento, não será obrigatória a instrução teórica.

4.4.1.7.2.2 Conteúdo programático (aula expositiva)

ASSUNTO	TEMPOS DE AULA
PADRONIZAÇÃO DE PROCEDIMENTOS	01
BRIFIM E DEBRIFIM	01
AVALIAÇÃO E PREENCHIMENTO DE FICHAS	01
DIDÁTICA NA INSTRUÇÃO AÉREA	01
SEGURANÇA DE VOO	01
TOTAL DE TEMPOS	05

4.4.1.7.3 Instrução Prática**4.4.1.7.3.1 Finalidade**

Proporcionar aos instruendos a consecução dos seguintes padrões de eficiência:

- a) ser capaz de ministrar instrução teórica nos cursos da Base Aérea;
- b) ser capaz de ministrar a instrução prática de voo;
- c) ser capaz de ministrar a instrução prática da Fase Operacional na sua respectiva operacionalidade;
- d) ser capaz de executar, com segurança, todas as manobras previstas na cadeira do lado direito da cabine; e
- e) ser capaz de identificar e corrigir erros cometidos pelo Aluno.

4.4.1.7.3.2 Missões

MISSÃO	CÓDIGO	TIPO	HORAS	POSIÇÃO
FIN8-01	01TI83	ÁREA / TRÁF / INSTRUMENTO DIURNO	01:15	2P
FIN8-02	04TI83	TRÁFEGO / INSTRUMENTO NOTURNO	00:50	2P
TOTAL			02:05	-

4.4.1.7.3.3 Ordem de Instrução

FORMAÇÃO DE PILOTO INSTRUTOR DE C-98 (IN C-98)		
EXERCÍCIOS	MISSÕES	
	01	02
INSPEÇÕES/ CHEQUES	RC	RC
PARTIDA	RM	RC
TÁXI	RM	RC
BRIFIM DE DECOLAGEM	RM	RC
CORRIDA C/ ABORTIVA	-	-
DECOLAGEM NORMAL	-	RC
DECOLAGEM CURTA	RM	-
SUBIDA/ NIVELAMENTO	RM	RC
VOO LENTO	RM	-
ESTOL SEM MOTOR	RM	-
ESTOL COM MOTOR	RM	-
NAVEG/CONTR. DE COMBUST.	-	-
BRIFIM DE DESCIDA	RM	RC
DESCIDA	RM	RC
PROCED ADF/VOR/ILS/PAR/RNAV	RM	RC
DESCIDA COM HÉLICE EMB	RM	-
TRÁFEGO	RM	RC
FINAL	RM	RC
POUSO NORMAL	1RM	4RC
POUSO FLAP 20	1RM	-
POUSO FLAP 10	1RM	-
POUSO SEM FLAP	1RM	-
POUSO SEM FAROL	1RM	1RC
POUSO CURTO	1RM	-
TRÁF DE EMERGÊNCIA	RM	-
ARREMETIDA NO AR	RM	RC
ARREMETIDA NO SOLO	RM	RC
USO DO REVERSO	RM	RC
ESTAC/CORTE	RM	RC

a) **Recomendações específicas,**

- as equipagens deverão guarnecer com DEP - 00:30;
- o *briefing* e o *debriefing* deverão ser executados obrigatoriamente;
- as emergências críticas e as previstas na missão deverão ser memorizadas pelo aluno e comentadas pelo IN;
- o IN em formação realizará todos os procedimentos na cadeira da direita;

- No treinamento de falha do motor simulada, o motor deverá ser reduzido para 300 lb de torque;
- o instrutor deverá simular os erros mais comuns a fim de verificar se o futuro instrutor é capaz de identificá-los e corrigi-los, ministrando corretamente a instrução aérea;
- a avaliação será realizada por um Instrutor através de uma ficha de voo, que deverá ser assinada pelo Comandante da Aeronave; e
- o IN deverá submeter o piloto em cheque a situações hipotéticas de emergência e de meteorologia adversa, a fim de avaliar a capacidade de julgamento, iniciativa e o conhecimento técnico. Ao término da missão, o piloto deverá apresentar um rendimento compatível com as qualidades mínimas exigidas para a função de IN da Aeronave.

b) Recomendações de segurança,

- ~ atenção com a saída e a entrada no estacionamento;
- ~ em caso de emergência real o IN assumirá os comandos da aeronave;
- ~ no briefing o AL deverá ser orientado sobre o posicionamento dos calcanhares no assoalho da aeronave a fim de evitar comandamentos inadvertidos dos freios; e
- ~ na missão FIN8-02, os tripulantes deverão estar munidos de suas lanternas individuais.

4.4.2 MECÂNICOS DE C-98 – CARAVAN_

O mecânico de C-98 da BAFZ poderá obter as seguintes qualificações, obedecendo aos critérios e as condições estabelecidas nesta ICA:

- a) Mecânico Aluno (MA C-98);
- b) Mecânico Operacional (MO C-98);
- c) Mecânico Instrutor (MI C-98); e
- d) Mecânico de Voo de Experiência de C-98 (MEX C-98).

4.4.2.1 MECÂNICO ALUNO DE C-98 (MA C-98)

4.4.2.1.2 Condições:

- a) ser Oficial (QOEAV / QOEA ANV) ou Suboficial/Sargento BMA;
- b) ter concluído, com aproveitamento, o curso teórico da aeronave C-98;
- c) estar realizando o estágio de instrução prática de manutenção no ESM (Fichas de Solo); e
- d) receber parecer favorável do Conselho Operacional da BAFZ.

4.4.2.1.3 Instrução Teórica:

4.4.2.1.3.1 Finalidade

Proporcionar aos instruendos os seguintes padrões de eficiência:

- a) conhecer a aeronave em suas generalidades, características e sistemas; e
- b) ser capaz de consultar e interpretar as Ordens Técnicas da aeronave.

4.4.2.1.3.2 Conteúdo programático (aula expositiva)

ASSUNTO	TEMPOS	AValiação
GENERALIDADES	01	TESTE 01
CÉLULA	03	
COMANDOS DE VOO	04	
PESO E BALANCEAMENTO	03	
SISTEMA DE COMBUSTÍVEL	04	
SISTEMA ELÉTRICO	06	TESTE 02
INSTRUMENTOS	04	
SISTEMA HIDRÁULICO	04	
ELETRÔNICA	06	TESTE 03
ESTRUTURAS	02	
AR CONDICIONADO	04	
MOTORES	06	TESTE 04
HÉLICE	04	
PROCEDIMENTOS NORMAIS	02	TESTE 05
PROCEDIMENTOS DE EMERGÊNCIA	02	
DOCTRINA	02	
TRATORAMENTO DE AERONAVE	01	NÃO AVALIADO
PUBLICAÇÕES / POH	01	
SEGURANÇA DE VOO	01	
PASTA DE NAVEGAÇÃO	01	
TOTAL DE TEMPOS		61

4.4.2.1.4 Instrução Prática

4.4.2.1.4.1 Finalidade

Proporcionar aos instruídos os seguintes padrões de eficiência:

- conhecer a aeronave em suas generalidades, características e sistemas;
- ser capaz de consultar e interpretar as Ordens Técnicas da aeronave;
- ser capaz de identificar panes em todos os sistemas da aeronave; e
- ser capaz de sanar panes simples de sistemas da aeronave.

4.4.2.1.4.2 Fichas de Solo

FICHA	SEÇÃO
FMC8-01	CÉLULA/EQUIP. DE VOO E DE EMERGÊNCIA (CEL)
FMC8-02	MOTORES / HÉLICE / COMBUSTÍVEL (GTP/CMB)
FMC8-03	HIDRÁULICA (HID)
FMC8-04	ELÉTRICA (ELE)
FMC8-05	ELETRÔNICA (ELT)

FMC8-06	INSTRUMENTOS (ITM)
FMC8-07	PNEUMÁTICA (PNE)

4.4.2.2 MECÂNICO OPERACIONAL DE C-98 (MO C-98)

4.4.2.2.1 Condições:

- a) possuir, no mínimo, 100 horas de voo na aeronave;
- b) podendo ser reduzido em 50% se for mecânico operacional em outro equipamento;
- c) ter concluído com aproveitamento o Curso de Mecânico de Voo Operacional em Transporte Aéreo Logístico, previsto no programa de instrução;
- d) ter iniciado a sua formação de Mecânico de voo a menos de 2 anos; e
- e) receber parecer favorável do Conselho Operacional da BAFZ.

4.4.2.2.2 Instrução Teórica:

4.4.2.2.2.1 Finalidade

Proporcionar aos instruídos conhecimento sobre as peculiaridades do transporte aéreo de passageiros e cargas.

4.4.2.2.2.2 Conteúdo programático (aula expositiva)

ASSUNTO	TEMPOS
PESO E BALANCEAMENTO	01
PREPARAÇÃO DA CARGA/PAX	01
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS (ICA 4-1 / ICA 4-2)	01
TOTAL	03

4.4.2.2.3 Instrução Prática

4.4.2.2.3.1 Finalidade

Proporcionar aos instruídos os seguintes padrões de eficiência:

- a) ser capaz de coordenar as equipes de carregamento e descarregamento;
- b) ser capaz de planejar o carregamento da aeronave, dispondo e amarrando a carga de acordo com os cálculos de peso e balanceamento;
- c) ser capaz de orientar o embarque, disposição a bordo e desembarque de passageiros;
- d) ser capaz de consultar e interpretar as TO da aeronave;
- e) ser capaz de identificar panes e tomar medidas para saná-las; e
- f) ser capaz de executar todos os procedimentos normais e de emergência, no solo e em voo, afetos ao Mecânico de Voo.

4.4.2.2.3.2 Missões

MISSÃO	TIPO	HORAS	POSIÇÃO
FMO8-00	VOO LOCAL/VIAGEM	01:00	MC
FMO8-01	VIAGEM EM ROTA	04:00	MC
FMO8-02	VIAGEM EM ROTA	04:00	MC
FMO8-03	VIAGEM EM ROTA	04:00	MC
FMO8-04	VIAGEM EM ROTA	04:00	MC
FMO8-05	CHEQUE EM ROTA	10:00	MC

4.4.2.2.3.3 Ordem de Instrução

FORMAÇÃO MECÂNICO OPERACIONAL DE VOO (MO C-98)							
EXERCÍCIOS	MISSÕES						
	FADS	00	01	02	03	04	05
CONHEC TEÓRICO DA MISSÃO	RO	RO	RM	RM	RM	RM	RC
PRÉ-VOO	RO	RO	RM	RM	RM	RM	RC
PRE-VOO QUENTE	RO	RO	RM	RM	RM	RM	RC
PROCED DE AMARRAÇÃO CARGA	RO	RO	RM	RM	RM	RM	RC
PROCED DE EMBARQUE E DESEMB	RO	RO	RM	RM	RM	RM	RC
BRIFIM AOS PASSAGEIROS	RO	RO	RM	RM	RM	RM	RC
ACOMPANHAMENTO DO TÁXI	RO	RO	RM	RM	RM	RM	RC
CARTÃO DE DECOLAGEM	RO	RO	RM	RM	RM	RM	RC
ACOMPANHAMENTO DA DEP	RO	RO	RM	RM	RM	RM	RC
VOO EM ROTA	RO	RO	RM	RM	RM	RM	RC
PROCEDIMENTO DE CABINE	RO	RO	RM	RM	RM	RM	RC
CHEQUE PERIÓDICO	RO	RO	RM	RM	RM	RM	RC
CARTÃO DE POUSO	RO	RO	RM	RM	RM	RM	RC
ACOMPANHAMENTO DOS POUSOS	RO	RO	RM	RM	RM	RM	RC
REABASTECIMENTOS	RO	RO	RM	RM	RM	RM	RC
RELATÓRIOS DE BORDO	RO	RO	RM	RM	RM	RM	RC
PÓS VOO	RO	RO	RM	RM	RM	RM	RC
DISTRIBUIÇÃO DA DOC MISSÃO	RO	RO	RM	RM	RM	RM	RC
GENERALIDADES	RO	RO	RM	-	-	-	RC
COMANDOS DE VOO	RO	RO	RM	-	-	-	RC
AR CONDICIONADO	RO	RO	RM	-	-	-	RC
PROCEDIMENTOS NORMAIS	RO	RO	RM	-	-	-	RC
SISTEMA DE COMBUSTÍVEL	RO	RO	-	RM	-	-	RC
INSTRUMENTOS	RO	RO	-	RM	-	-	RC
PESO E BALANCEAMENTO	RO	RO	-	RM	-	-	RC

PROCEDIMENTOS DE EMERG	RO	RO	-	RM	-	-	RC
------------------------	----	----	---	----	---	---	----

SISTEMA HIDRÁULICO	RO	RO	-	-	RM	-	RC
SISTEMA ELÉTRICO	RO	RO	-	-	RM	-	RC
RÁDIO, RADAR E P.A.	RO	RO	-	-	RM	-	RC
PUBLICAÇÕES TÉCNICAS	RO	RO	-	-	RM	-	RC
MOTOR	RO	RO	-	-	-	RM	RC

a) **Recomendações específicas,**

- os mecânicos deverão guarnecer com DEP - 02:00;
- *obriefing* e o *debriefing* deverão ser executados obrigatoriamente pelo IN;
- as emergências críticas e as previstas na missão deverão ser memorizadas pelo aluno e comentadas pelo IN;
- pelo menos duas missões serão realizadas com pernoite;
- a FM08-5 deverá ser igual ou superior a 10:00h.
- a instrução aérea será interrompida se o aluno atingir 60 horas na aeronave e não tiver concluído o estágio de oficina;
- o mecânico em instrução terá um prazo de dois anos, a partir da data do primeiro voo, para concluir a instrução aérea. Após este prazo, será submetido a Conselho Operacional podendo ser excluído do QT;
- se autorizado pelo Conselho Operacional de Instrução, e após concluir todas as fichas previstas, o Aluno poderá realizar missões acompanhando um Mecânico Operacional para completar as horas necessárias para a progressão operacional;
- a instrução aérea será realizada em aproveitamento de missões normais de transporte de passageiros ou carga, preferencialmente, sem gasto adicional de horas do Programa PIMO;
- durante a instrução em rota, os alunos deverão ser avaliados quanto a conhecimentos específicos dos sistemas da aeronave, cumprindo o “Cartão de Sistemas”; e
- o IN deverá submeter o mecânico em cheque a situações hipotéticas de emergência e adversas, a fim de avaliar a capacidade de julgamento, iniciativa e o conhecimento técnico. Ao término da missão, deverá apresentar um rendimento compatível com as qualidades mínimas exigidas;

b) **Recomendação de segurança,**

- especial atenção deverá ser dedicada a instrução de acomodação da carga no compartimento de carga, preenchimento do Cartão de DEP/Pouso e cálculo de peso e balanceamento.

4.4.2.3 MECÂNICO INSTRUTOR DE C-98 (MI C-98)

4.4.2.3.1 Condições:

- a) ser mecânico operacional;
- b) possuir no mínimo 300 h de voo na aeronave;
- c) ter concluído com aproveitamento o curso de formação de instrutores; e
- d) receber parecer favorável do Conselho Operacional da BAFZ.

4.4.2.3.2 Instrução Teórica:

4.4.2.3.2.1 Finalidade

Proporcionar aos instruídos conhecimento sobre as técnicas de instrução. Se o mecânico já for instrutor de outro equipamento, não será obrigatória a instrução teórica.

4.4.2.3.2.2 Conteúdo programático (aula expositiva)

ASSUNTO	TEMPOS
PADRONIZAÇÃO DE PROCEDIMENTOS	01
BRIFIM E DEBRIFIM	01
AVALIAÇÃO E PREENCHIMENTO DE FICHAS	01
DIDÁTICA NA INSTRUÇÃO AÉREA	01
SEGURANÇA DE VOO	01
TOTAL	06

4.4.2.3.3 Instrução Prática

4.4.2.3.3.1 Finalidade

Proporcionar aos instruídos os seguintes padrões de eficiência:

- c) ser capaz de ministrar a instrução teórica e aérea das fases do programa de elevação operacional; e
- d) ser capaz de identificar e corrigir erros cometidos pelo Aluno.

4.4.2.3.3.2 Missões

MISSÃO	TIPO	HORAS	POSIÇÃO AL
FMIN8-01	CHEQUE EM ROTA	06:00	MC
FMIN8-02	CHEQUE EM ROTA	06:00	MC

4.4.2.3.3.3 Instruções específicas

FORMAÇÃO DE MECÂNICO INSTRUTOR (MI C-98)		
EXERCÍCIOS	MISSÕES	
	FMIN8-01	FMIN8-02
	01	02
GENERALIDADES	RC	-
COMANDOS DE VOO	RC	-
AR CONDICIONADO	RC	-
PROCEDIMENTOS NORMAIS	RC	-
SISTEMA DE COMBUSTÍVEL	RC	-
INSTRUMENTOS	RC	-
PESO E BALANCEAMENTO	RC	-
PROCD DE EMERGÊNCIA	RC	-
SISTEMA HIDRÁULICO	-	RC
SISTEMA ELÉTRICO	-	RC
RÁDIO, RADAR E P.A.	-	RC

PUBLICAÇÕES TÉCNICAS	-	RC
MOTOR	-	RC
HÉLICE	-	RC
LIMITAÇÕES	-	RC
GRÁFICOS	-	RC
CONHEC TEÓRICO DA MISSÃO	RC	RC
PRÉ-VOO	RC	RC
PRÉ-VOO QUENTE	RC	RC
PROCED AMARRAÇÃO CARGA	RC	RC
PROCED DE EMBARQUE E DES	RC	RC
BRIFIM AOS PASSAGEIROS	RC	RC
ACOMPANHAMENTO PARTIDA	RC	RC
ACOMP CHEQUES NO TÁXI	RC	RC
CARTÃO DE DECOLAGEM	RC	RC
ACOMP DAS DECOLAGENS	RC	RC
VOO EM ROTA	RC	RC
PROCEDIMENTOS DE CABINE	RC	RC
CHEQUE PERIÓDICO	RC	RC
CARTÃO DE POUSO	RC	RC
ACOMP DOS POUSOS	RC	RC
REABASTECIMENTOS	RC	RC
RELATORIO DE BORBO	RC	RC
POS VOO	RC	RC
DISTRIBUIÇÃO DOC MISSÃO	RC	RC

a) **Recomendações específicas,**

- os mecânicos deverão guarnecer com DEP - 02:00;
- o *briefing* e o *debriefing* deverão ser executados obrigatoriamente pelo IN;
- as emergências críticas e as previstas na missão deverão ser memorizadas pelo aluno e comentadas pelo IN;
- o Instrutor em formação deverá realizar a primeira ficha no solo, passando pelas oficinas do ESM; e
- na FMIN5-02, o IN deverá submeter o mecânico em cheque a situações hipotéticas de emergência e adversas, a fim de avaliar a capacidade de julgamento, iniciativa e o conhecimento técnico. Ao término da missão, deverá apresentar um rendimento compatível com as qualidades mínimas exigidas para a função de IN da Aeronave; e
- o instrutor deverá simular os erros mais comuns a fim de verificar se o futuro instrutor é capaz de identificá-los e corrigi-los, ministrando corretamente a instrução aérea.

4.5 PROGRAMA DE INSTRUÇÃO PARA VOO DE EXPERIÊNCIA

4.5.1 VOO DE EXPERIÊNCIA NA AERONAVE C-98

4.5.2 PILOTO DE VOO DE EXPERIÊNCIA DE C-98 (PEX C-98)

4.5.2.1 Condições:

- a) ser qualificado Piloto Operacional;
- b) cumprir os requisitos estabelecidos na OTMA 1-1-300 e DCAR 400; e
- c) receber parecer favorável do Conselho Operacional da BAFZ.

4.5.2.2 Instrução Teórica

A tabela abaixo apresenta o conteúdo programático mínimo. Se o piloto já for qualificado para realizar voo de experiência em outro equipamento, não será obrigatória a instrução teórica.

ASSUNTO	TEMPOS
OTMA 1-1-300 / DCAR 400	01
BRIEFING E DEBRIEFING	01
DOCTRINA- ÁREA, MÍNIMOS, PROC. EMERG., RECUPERAÇÃO DE ATITUDES ANORMAIS, ETC.)	01
PROCEDIMENTOS PARA VERIFICAÇÃO DOS SISTEMAS	01
TOTAL	04

4.5.2.3 Instrução Prática**4.5.2.3.1 Missões**

MISSÃO	CÓDIGO	TIPO	HORAS	POSIÇÃO
FPEX8-01	17TI81	VOO DE EXPERIÊNCIA	01:00	1P
TOTAL			01:00	

4.5.2.3.2 Ordem de Instrução

FORMAÇÃO DE PILOTO DE EXPERIENCIA	
EXERCÍCIOS	MISSÃO
	FPEX8-01
PLANEJAMENTO DA MISSÃO	RC
BRIEFING	RC
NOTIFIC./PLANO DE VÔO	RC
RELATÓRIO	RC
INSPEÇÃO EXTERNA	RC
PROCED ANTES DA PARTIDA	RC
PARTIDA DOS MOTORES	RC
PROCED APÓS A PARTIDA	RC
TESTE DO GTP	RC
PROCED ANTES DA DECOLAGEM	RC
PROCED DE DEP E SUBIDA	RC
CHEQUE DE FLAPE	RC
CHEQUE DOS COMANDOS	RC
CHEQUE RÁDIOS/ EQ. NAVEG	RC
CHEQUE DE AR CONDICIONADO	RC
CHEQUE DE RADAR	RC
CHEQUE DE P.A.	RC

DESCIDA	RC
PROC ADF/VOR/ILS/RNAV	RC
TRÁFEGO	RC
FINAL	RC
POUSO NORMAL	RC
ARREMETIDA NO SOLO	RC
USO DO REVERSO	RC
CORTE DOS MOTORES	RC
FRASEOLOGIA	RC
CONHECIMENTO TEÓRICO	RC
SEGURANÇA DE VÔO	RC
PREENC. LIST. VERIF.FUNCIONAL	RC
DEBRIEFING	RC

a) **Recomendações específicas,**

- as equipagens deverão guarnecer com DEP - 00:30;
- *obriefing* e o *debriefing* deverão ser executados obrigatoriamente;
- as emergências críticas deverão ser memorizadas pelo aluno e comentadas pelo IN;
- antes do voo, a tripulação deverá receber um *briefing* do ESM sobre os procedimentos a serem realizados; e
- o piloto só estará apto a realizar voo de experiência após a publicação da homologação em boletim interno.

b) **Recomendações de segurança,**

- atenção com a saída e a entrada no estacionamento;
- todo o voo deverá ser conduzido no período diurno, e em condições visuais;
- atenção durante o voo com a hélice embandeirada, os pilotos deverão manter o cone de segurança (considerar 1 NM para cada 1.000 de altura);
- em caso de emergência real o IN assumirá os comandos da aeronave; e
- os pilotos deverão cumprir o previstos na OTMA 1-1-300 e DCAR 400.

4.5.3 MECÂNICO DE VOO DE EXPERIÊNCIA DE C-98 (MEX C-98)

4.5.3.1 Condições:

- a) ser qualificado Mecânico Operacional na aeronave;
- b) cumprir os requisitos estabelecidos na OTMA 1-1-300 e DCAR 400; e
- c) receber parecer favorável do Conselho Operacional da BAFZ.

4.5.3.2 Instrução Teórica:

A tabela abaixo apresenta o conteúdo programático mínimo. Se o mecânico já for qualificado para realizar voo de experiência em outro equipamento, não será obrigatória a instrução teórica.

ASSUNTO	TEMPOS
OTMA 1-1-300 / DCAR 400	01
BRIEFING E DEBRIEFING	01
DOCTRINA – PROCEDIMENTO DE EMERGÊNCIA	01
PROCEDIMENTOS PARA VERIFICAÇÃO DOS SISTEMAS	01
TOTAL	04

4.5.3.3 Instrução Prática

4.5.3.3.1 Missão

MISSÃO	CÓDIGO	TIPO	HORAS	POSIÇÃO
MEX8-01	17TI81	VOO DE EXPERIÊNCIA CATEGORIA 1	01:00	MC
TOTAL			01:00	

4.5.3.3.2 Ordem de Instrução

FORMAÇÃO DE MECANICO DE VOO DE EXPERIENCIA (MEX C98)	
EXERCÍCIOS	MISSÃO
	MEX8-01
CONHEC. TEÓRICO MISSÃO	RC
PRÉ-VOO	RC
CHEQUES DOS MOTORES	RC
PROCED. EMBARQUE	RC
ACOMP. DA PARTIDA	RC
ACOMP. TAXI	RC
CARTÃO DECOLAGEM	RC
ACOMP. BRIF. DECOLAGEM	RC
ACOMP. DA DECOLAGEM	RC
ACOMP. DA SUBIDA	RC
ACOMP. NIVELAMENTO	RC
FICHA VOO DE EXPERIÊNCIA	RC
ACOMP DA DESCIDA	RC
CARTÃO DE POUSO	RC
ACOMP. BRIFIM DE POUSO	RC
ACOMP. POUSO	RC
ESTACIONAMENTO DA ANV	RC
PROCED. DESEMBARQUE	RC
PROCED. DE SOLO	RC
PROCED. DE CABINE	RC
INICIATIVA	RC
PREENCHIMENTO DA FICHA DE VOO DE EXPERIÊNCIA	RC
RELATÓRIO DE VOO	RC
PÓS-VOO	RC

a) **Recomendações específicas,**

- as equipagens deverão guarnecer com DEP - 01:30;
- o *briefing* e o *debriefing* deverão ser executados obrigatoriamente;
- as emergências críticas deverão ser memorizadas pelo aluno; e
- antes do voo a tripulação deverá receber um *briefing* do ESM sobre os procedimentos a serem realizados.

b) **Recomendações de segurança,**

- todo o voo deverá ser conduzido no período diurno, e em condições visuais;
- em caso de emergência real o IN assumirá a posição de mecânico; e
- os mecânicos deverão cumprir o previstos na OTMA 1-1-300 e DCAR 400.

4.6 ADAPTAÇÃO

4.6.1 ADAPTAÇÃO DE PILOTOS

4.6.1.1 Piloto Aluno de C-98

Os pilotos alunos serão considerados adaptados em suas qualificações caso não permaneçam um período superior a 35 dias afastados da atividade aérea, caso contrário deverão efetuar a readaptação conforme descrito neste programa.

4.6.1.2 Piloto Operacional de C-98

Os Pilotos Operacionais serão considerados adaptados em suas qualificações caso não permaneçam um período superior a 35 dias afastados da atividade aérea, caso contrário deverão efetuar a readaptação conforme descrito neste programa.

4.6.1.3 Piloto Instrutor de Voo de C-98

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 neste programa.

4.6.2. ADAPTAÇÃO DE MECÂNICOS

4.6.2.1 Mecânico Aluno, Mecânico Operacional e Mecânico Instrutor de C-98

Os Mecânicos alunos, Mecânicos Operacionais e os Mecânicos Instrutores de C-98 serão considerados adaptados em suas qualificações caso não permaneçam um período superior a 90 dias afastados da atividade aérea. Depois desse prazo deverão obrigatoriamente realizar a readaptação, conforme descrito neste programa;

A manutenção operacional na aeronave será realizada através da escala de voo para missões daBAFZ; e

4.6.3 READAPTAÇÃO

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

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

4.6.3.3 READAPTAÇÃO DE PILOTOS

4.6.3.3.1 Readaptação de Pilotos de C-98

4.6.3.3.1.1 Cronograma de Readaptação:

QUALIFICAÇÃO	PERÍODO AFASTADO	PROCEDIMENTO	FICHA
2P	36 a 90 dias	01 voo local diurno ou 01 voo em rota.	FPB8-02 ou FPB8-04
1P	36 a 90 dias	01 voo local diurno ou 01 voo em rota.	FPB8-02 ou FPB8-04
IN	46 a 120 dias	01 voo local diurno ou 01 voo em rota.	FPB8-02 ou FPB8-04
1P / 2P	91 a 180 dias	01 voo local diurno, 01 voo local noturno 01 voo em rota.	FPB8-02, FPB8-03 e FPB8-04
IN	121 a 180 dias	01 voo local diurno e 01 voo local noturno.	FP8-02 ou FP8-04
TODAS	181 a 365 dias	01 voo local diurno, 01 voo local noturno e 01 voo em rota.	FPB8-02, FPB8-03 e FPB8-04
TODAS	01 a 04 anos	Prova dos sistemas com consulta. Cockpit Training. 01 voo local diurno, 01 voo local noturno e 01 voo em rota.	----- CPT8-02 FPB8-02, FPB8-03 e FPB8-04
TODAS	Acima de 04 anos	Instrução Técnica da Aeronave. Cockpit Training. 01 voo local diurno, 01 voo local noturno e 01 voo em rota.	----- CPT8-02 FPB8-02, FPB8-03 e FPB8-04

Os pilotos desadaptados há mais de três anos, depois de cumprirem as missões previstas para a sua readaptação, deverão completar, no mínimo, as seguintes marcas para readquirir sua qualificação operacional:

- a) 35 (trinta e cinco) horas quando for PB ou PO; e
- b) 20 (vinte) horas quando for IN.

Quando o piloto for IN, deverá ainda realizar um voo local diurno (FI8-03) para readaptação na cadeira da direita;

A instrução técnica da aeronave voltada para readaptação de instrutores afastados por mais de quatro anos poderá ser substituída, com a aprovação do conselho operacional de instrução, por provas de sistemas. Durante as deliberações do conselho, deverá ser analisado criteriosamente o histórico operacional do piloto, o total de horas de voo, bem como sua experiência de voo na aeronave; e

Após o cumprimento dos itens acima, e dependendo do desempenho apresentado, o piloto poderá ser avaliado pelo Conselho Operacional da BAFZ para a homologação.

4.6.3.4 READAPTAÇÃO DE MECÂNICOS DE VOO

4.6.3.4.1 Readaptação de Mecânico de Voo de C-98

4.6.3.4.1.1 Cronograma de Readaptação:

READAPTAÇÃO DE MECÂNICOS DE VOO DE C-98A	
PERÍODO AFASTADO	PROCEDIMENTO
91 a 180 dias	01 voo em rota ou 01 voo local.
181 a 365 dias	Prova dos sistemas com consulta, 01 voo em rota ou 01 voo local.
01 a 03 anos	Prova dos sistemas com consulta, 01 voo local diurno e 02 voos em rota.
Acima de 03 anos	Instrução Técnica da Aeronave. Novo curso de adaptação

O mecânico que ficar afastado do voo por mais de 03 (três) anos, porém, continuarmos trabalhos de manutenção da aeronave, a critério do Conselho Operacional, poderá ser dispensado do curso teórico da aeronave, devendo o mecânico realizar as provas dos sistemas;

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

Os Mecânicos Instrutores que estiverem desatualizados há mais de três anos, depois de cumprirem as missões previstas para a sua readaptação, deverão completar, no mínimo, 35 (trinta e cinco) horas para readquirir sua qualificação operacional; e

Após o cumprimento dos itens acima, o mecânico de voo será avaliado pelo Conselho Operacional da BAFZ para a homologação.

4.7 CERTIFICAÇÃO DE TRIPULANTES

4.7.1 CERTIFICADO DE VOO POR INSTRUMENTO–CVI

4.7.1.1 Os CVI dos pilotos serão obtidos de acordo com a IMA 55-14. Para revalidar o cartão, o piloto deverá OBRIGATORIAMENTE iniciar o processo com antecipação de pelo menos 30 dias da data de vencimento;

4.7.1.2 Tanto para obtenção quanto para a revalidação, o processo abrangerá avaliações teóricas e práticas;

4.7.1.3 AVALIAÇÃO TEÓRICA

4.7.1.3.1 A avaliação teórica será realizada por meio de teste de conhecimentos técnicos das aeronaves voadas pelo piloto, sobre Regras de Tráfego Aéreo e de Comunicações Aeronáuticas;

4.7.1.3.2 A bateria de provas abrangerá os seguintes assuntos:

- a) Sistemas das aeronaves voadas;
- b) Plano de Voo;
- c) Preenchimento de Plano de Voo; e
- d) Regras do Ar.

4.7.1.3.3 As provas serão realizadas com consulta e as fontes serão disponibilizadas pela Seção de Aeronaves Administrativas.

4.7.1.4 AVALIAÇÃO AÉREA

4.7.1.4.1 A avaliação aérea poderá ser realizada em qualquer das aeronaves na qual o piloto esteja adaptado;

4.7.1.4.2 O processo de obtenção obedece a critérios e a marcas diferentes do processo de revalidação. A avaliação em voo procederá como abaixo discriminado:

- a) **Obtenção:** um voo local de cheque abrangendo procedimentos IFR e uma viagem para cheque de procedimentos em rota; e
- b) **Revalidação:** poderá ser realizado em um voo local ou em rota.

4.7.1.5 VOO DE AVALIAÇÃO–AERONAVE C-98

4.7.1.5.1 Missões

MISSÃO	CÓDIGO	TIPO	HORAS	POSIÇÃO
CVI8-01	03TI86	OBTENÇÃO DE CVI – LOCAL	03 PROC.	1P
CVI8-02	03TI87	OBTENÇÃO DE CVI – ROTA	02 PROC.	1P
CVI8-03	03TI88	REVALIDAÇÃO CVI – LOCAL OU ROTA	03 PROC.	1P
TOTAL			-	1P

4.7.1.5.2 Ordem de Instrução para pilotos de C-98

OBTENÇÃO E REVALIDAÇÃO DE CVI – CARAVAN			
EXERCÍCIOS	MISSÕES		
	CVI8-01	CVI8-02	CVI8-03
	ÁREA (OBT)	VIAGEM (OBT)	ÁREA (REV)
PLANO DE VÔO	RC	RC	RC
RELATÓRIO DE VÔO	RC	RC	RC
INSPEÇÕES/CHEQUES	RC	RC	RC
PARTIDA	RC	RC	RC
TAXI	RC	RC	RC
BRIEFING DE DECOLAGEM	RC	RC	RC
DECOLAGEM NORMAL	RC	RC	RC
SID	RC	RC	RC
NIVELAMENTO	RC	RC	RC
OPERAÇÃO PA/RADAR	RC	RC	RC
OPERAÇÃO EQ AUX NAV	RC	RC	RC
NAVEGAÇÃO	-	RC	RC
BRIEFING DE DESCIDA	RC	RC	RC
DESCIDA	RC	RC	RC
PROCEDIMENTO ADF/VOR/ILS	RC	RC	RC
FINAL	RC	RC	RC
ARR NO AR	RC	-	RC
POUSO NORMAL	RC	RC	RC
ARR NO SOLO	RC	-	RC
CORTE DOS MOTOR	RC	RC	RC
COORDENAÇÃO DE CABINE	RC	RC	RC
GERENCIAMENTO DO VOO	RC	RC	RC
INICIATIVA	RC	RC	RC
INSPEÇÕES E CHEQUES	RC	RC	RC
CONHECIMENTO TEÓRICO	RC	RC	RC
CRM	RC	RC	RC
PADRONIZAÇÃO	RC	RC	RC
REAÇÃO AOS COMENTÁRIOS	RC	RC	RC
SEGURANÇA DE VOO	RC	RC	RC

a) **Recomendações específicas,**

- as equipagens deverão guarnecer com DEP - 00:30;
- o *briefing* e o *debriefing* deverão ser executados obrigatoriamente;
- as emergências críticas e as previstas na missão deverão ser memorizadas pelo aluno e comentadas pelo IN;
- na missão CVI8-01, deverão ser executados três procedimentos;
- deverão ser executados três procedimentos na missão CVI8-03; e
- a missão CVI8-03 poderá ser cumprida em voo em rota, em aproveitamento de missões da BAFZ.

b) **Recomendações de segurança,**

- atenção com a saída e a entrada no estacionamento; e
- em caso de emergência real o IN assumirá os comandos da aeronave.

4.7.2 CARTÃO DE SAÚDE

4.7.2.1 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 Seção Aeromédica e à Seção de Aeronaves Administrativas. Nenhum aeronavegante poderá deixar de estar em dia com suas inspeções de saúde (item n.º 83, art. 10 do RDAER); e

4.7.2.2 A Seção Aeromédica tem a responsabilidade de controlar os cartões de saúde e vacinação de todos os aeronavegantes, portanto, tem responsabilidade solidária pela manutenção dos cartões de saúde válidos.

4.7.3 CARTÃO DE ESTÁGIO FISIOLÓGICO

4.7.3.1 Os cartões de treinamento no Estágio Fisiológico dos tripulantes serão obtidos e revalidados no IMAE, de acordo com legislação específica; e

4.7.3.2 É atribuição da Seção Aeromédica da BAFZ implementar os processos relacionados a este treinamento, cabendo planejar, controlar e coordenar todas as atividades correlatas.

5 PROGRAMAS DE INSPEÇÕES DO II COMAR

5.1 TIPOS DE INSPEÇÕES

As Inspeções a serem realizadas pelo II COMAR obedecerão à mesma sistemática adotada pelo COMGAR em suas inspeções. Serão realizadas, ao longo de todo o ano, inspeções de dois tipos:

5.1.1 INSPEÇÃO COM AVISO ANTECIPADO:

5.1.1.1 Serão realizadas com duas semanas de aviso e constarão de atividades informadas no documento de ativação da inspeção.

5.1.1.2 Basicamente, constará de brifim do Comandante inspecionado sobre a situação da Organização e suas OM subordinadas, com ênfase nos aspectos de dificuldades existentes para o cumprimento da missão, estado operacional, moral e disciplina, situação orçamentária e financeira, segurança orgânica, segurança e defesa, defesa passiva e outros julgados pertinentes pelo Comandante.

5.1.1.3 Após o brifim, haverá tempo para debates e visita aos Esquadrões e Seções, onde seus respectivos Comandantes e Chefes deverão estar em condições de expor suas atividades e detalhar questões para Oficiais do Estado-Maior do II COMAR ou outros militares designados pelo Comandante do II COMAR.

5.1.1.4 Eventualmente, poderá ocorrer visita a qualquer a qualquer OM sediada na localidade e jurisdicionada ao II COMAR.

5.1.2 INSPEÇÃO INOPINADA

5.1.2.1 Para inspeção inopinada, todos os Comandantes deverão estar em condições de apresentar, quarenta e cinco minutos depois de ativada a inspeção, um brifim com os seguintes dados:

- a) Efetivo da Base;
- b) Situação de aeronaves (se for o caso);
- c) Quadro de tripulantes (se for o caso);
- d) Situação de Segurança e Defesa, Segurança Orgânica;
- e) Sindicâncias, IPM e questões judiciais em andamento;
- f) Situação do armamento e munição na BAFZ;
- g) Situação de subsistência;
- h) Situação de viaturas;
- i) Situação de combustíveis;
- j) Situação sanitária; e
- k) Situação das instalações.

5.1.2.2 Além do briefim do Comandante inspecionado, haverá inspeção física e entrevistas com pessoal diverso da OM, segundo planejamento aprovado pelo Comandante do II COMAR.

5.1.2.3 Entre as áreas a inspecionar, terão prioridade: Esquadrões de Saúde, Unidades de Infantaria, áreas de material bélico, refeitórios e cozinhas, áreas de operações, inteligência e gerência de informática, áreas de comando e controle, almoxarifados, portões de guarda, alojamentos, cassinos, áreas de manutenção, suprimento e contraincêndio, áreas de alerta e estandes de tiro.

6 CALENDÁRIOS

6.1 CALENDÁRIO DE ATIVIDADES

DATA LIMITE	SETOR RESP	ATIVIDADE	DESTINO
Imediato	BINFA	Emitir rádio de notificação de extravio, furto ou roubo de item bélico do acervo do COMAER.	SERMAB-2
Imediato	BINFA	Informar quando houver substituição de Comandante de BINFA e OSD, se for o caso.	II COMAR (A-7)
Diário	SCOAM	Lançar diariamente as horas voadas no Sistema Ópera.	COMGAR
Diário	ESM	Manter atualizado o SILOMS. Quando aplicável, descrever detalhadamente as causas de indisponibilidades das aeronaves.	SISMAB
Semanal	ESM	Atualizar o SILOMS, por meio do submódulo Projeto por Dotação, todas as informações pertinentes a UFT, URA, ULH e UEMP, conforme a MCA 66-7/2014.	SISMAB
Mensal	BINFA	Informar o recolhimento de taxas e multas do Serviço Militar da respectiva SMOB no mês anterior.	II COMAR SERMOB-2
Mensal	EI/SCI	Remeter os Balancetes de Prestação de Contas da Unidade Gestora Executora (UGE), observando os prazos definidos no calendário estipulado pela SEFA.	II COMAR (SEREF-2)
Mensal	EIE	Inspecionar os limites das áreas patrimoniais sob sua responsabilidade, coibindo o surgimento de qualquer tipo de ocupação indevida, conforme prever a ICA 87-4.	II COMAR (SERPAT-2)
Mensal	EIE	Registrar os valores das faturas de fornecimento de energia e água no SISPES.	EMAER
Mensal	EIE	Manter atualizado os dados cadastrais nos Sistemas SIGPIMA e SPIUnet e informar via Rádio, quando houver alteração dos dados cadastrais.	II COMAR (SERPAT-2)
Mensal (até dia 05)	SUBCMDO	Encaminhar informações relativas às diárias de pessoal militar (discriminando PMP, PMC e PIMO) e civil, conforme modelo constante do Anexo B deste PIMO.	II COMAR (A-5)
Mensal (até dia 05)	EIE	Remeter um relatório do mês anterior sobre o andamento dos processos de regularização das áreas patrimoniais sob sua responsabilidade que tramitam na SPU do Estado do Ceará.	II COMAR SERPAT-2
Mensal (até dia 05)	EIE	Remeter um relatório do mês anterior sobre o andamento dos processos judiciais relativos às áreas patrimoniais sob sua responsabilidade que tramitam na Justiça Federal, através das AGU do Estado do Ceará.	II COMAR (SERPAT-2)
Mensal (até dia 10)	HBAFZ	Encaminhar relatório sobre a quantidade total de prontuários ativos, quantidade de atendimentos e de profissionais por clínica existente no Hospital da Base Aérea de Fortaleza no mês anterior.	II COMAR SERSA-2
Mensal (até dia 10)	HBAFZ	Encaminhar relatório sobre a quantidade e tipo de encaminhamentos para atendimento em órgãos de saúde conveniados com a BAFZ no mês anterior.	II COMAR SERSA-2

Mensal (até dia 10)	HBAFZ	Encaminhar relatório sobre a quantidade total de leitos existentes, disponíveis e ocupação no mês anterior, por unidade de internação, no Hospital da BAFZ.	II COMAR SERSA-2
Mensal (até dia 21)	HBAFZ	Realizar o lançamento de dados no Sistema de Custos e Indicadores de Gestão (www.dirsa.intrr)	DIRSA
Mensal (até 5º dia útil)	HBAFZ	Preencher e remeter a Tabela de Acompanhamento Mensal de Pacientes Internados na OSA sem Vínculo de Dependência com o Fundo de Saúde.	DIRSA
Bimestral	SUBCMT SCI/EI	Nas Prestações de Contas dos meses de FEV, ABR, JUN, AGO, OUT e DEZ, as UGE deverão incluir o anexo BBB da ICA 173-1/2007, onde consta os possíveis débitos das Unidades junto ao INSS, CEF (FGTS), SRF/PGFN, Cartórios de Protesto de Títulos e Documentos e BACEN (CADIN).	II COMAR (SEREF-2)
Trimestral	HBAFZ	Remeter mapa demonstrativo dos trabalhos realizados pela Junta de Saúde, conforme item 3.8.18 da ICA 160-1, de 13 Out 2003, até o dia 10 do mês seguinte ao trimestre considerado.	DIRSA
Trimestral	BINFA	Encaminhar, trimestralmente, ao COMAR, a relação de Mat Bel de Av para pronto-emprego (item completo) estocado nas unidades subordinadas.	II COMAR (SERMAB-2)
Trimestral	SIPAA	Informar a realização de Vistorias de Segurança Operacional na BAFZ e no 1º/5º GAV.	II COMAR
Semestral	BINFA	Incorporar a 1ª e 2ª turmas de Soldados do ano em curso.	NIL
Semestral	BINFA	Informar, via rádio, o número de recrutas incorporados na 1ª e 2ª turmas de soldados do ano em curso.	II COMAR (SERMOB-2)
Bianual	EIE	Remeter o Inventário Analítico de Terrenos e Benfeitorias, conforme item 10.18.3 da NSCA 87-1/2011, utilizando-se para elaboração das avaliações a ICA 87-5, de 16 de dezembro de 2011, com a devida atualizações no SIGPIMA/SPIUnet.	II COMAR (SERPAT-2)
Semestral	BINFA	Remeter os mapas da reserva e de disponibilidade locais.	II COMAR (SERMOB-2)
Anual	BINFA	Remeter o relatório sobre a Campanha Permanente e Campanha da Reserva, de acordo com o previsto no Plano de Comunicação Social do Serviço Militar.	II COMAR (SERMOB-2)
Variável	EC	Enviar a proposta do PIMO da BAFZ, quinze dias úteis após o recebimento do Programa de Trabalho do II COMAR.	II COMAR
Conforme calendário do ILA	EIE	Indicar militares para realização de Curso na área de Patrimônio no ILA.	II COMAR (SERENS-2)
31 Jan	HBAFZ	Encaminhar o Relatório de Prevenção e Controle das DST/AIDS do COMAER (fax 590/SECSYTEC/45692, de 14NOV12, DIRSA).	DIRSA
10 Jan	BINFA	Enviar o Relatório Anual de Material Bélico.	II COMAR (SERMAB-2)

10 Jan	BINFA	Remessa do Relatório Anual de Tiro, conforme previsto no MCA 50-1, de 2005.	II COMAR (A-7)
---------------	-------	---	---------------------------

15 Jan	SIPAA	Encaminhar o RAA referente ao ano civil anterior.	II COMAR
02 Fev	ESM	Remeter ao A4 do II COMAR, via email a4chf@comar2.intraer , os seguintes dados dos elos logísticos (CMT ESM/S4 UAE): RTCAer, telefones funcionais, emails funcionais, nome completo, sublinhando o nome de guerra, unidade e função.	II COMAR (A-4)
Até 15 Fev	SUBCMT	Remeter ao II COMAR a proposta de atualização do Plano Plurianual de Obras (PPO), que contenha, de maneira consolidada e priorizada, todas as metas das OM subordinadas, para atender o que preconiza a ICA 86-1/2005.	II COMAR (A-5)
20 Fev	SCOAM	Radiograma Reservado, informando: posto, nome de guerra e telefones funcionais (diretos, ramais, fac-símile, RTCAER e celular) e residenciais (diretos, ramais, RTCAER e celular) dos Comandantes, Subcomandantes e Oficiais de Operações das BAFZ 1º/5º GAV e 5º/1º GCC; telefones dos meios de comunicação dos elos da Cadeia C2 do COMGAR; e outros telefones julgados adequados que permitam o estabelecimento de contatos de natureza operacional de forma permanente. Observação: Tais informações deverão ser atualizadas, ainda, toda vez que houver alteração.	II COMAR (A-3)
20 Fev	EC	Enviar para avaliação e aprovação a proposta de PIMO para o ano subsequente.	II COMAR
23 Fev	EP	Remessa da atualização dos indicados para participarem de Comissões ou Grupos de Trabalhos alheios ao CAER.	II COMAR (A-1)
23 Fev	EP	Remeter as propostas de Missões Técnico-Administrativas no Exterior (ICA 12-10 - PLAMTAX), e as Atividades Bilaterais com Nações Amigas (Intercâmbios).	II COMAR (A-1)
28 Fev	SIPAA	Encaminhar a relação atualizada dos OSV.	II COMAR
02 Mar	SI	Atualizar e encaminhar a ficha do efetivo da Seção de Inteligência.	II COMAR CIAER
15 Mar	SIPAA	Realizar o treinamento de Evacuação de Emergência nas aeronaves.	II COMAR
16 Mar	BINFA (SMOB)	Enviar o boletim com ato de incorporação dos conscritos da primeira incorporação de cada ano.	II COMAR (SERMOB 2)
30 Mar	EIE	Encaminhar as necessidades de viaturas.	II COMAR (A-4)
30 Mar	EC/STI	Remeter via INTRAER, a6chf@comar2.intraer , a relação atualizada do efetivo (nome/posto/graduação/telefones funcionais/e-mail funcional) dos Elos de Tecnologia da Informação da BAFZ.	COMGAR II COMAR (A-6)
01 Abr	SI	Providenciar, dentro dos critérios normativos, as solicitações de Credenciais de Segurança (NSMA 205-1).	CIAER
02 Abr	EI	Enviar a previsão das necessidades de Rações Operacionais, de acordo com a ICA 145-5, de 26 out.	II COMAR (SERINT-2)

		2005.	
13 Abr	EC	Remeter propostas de concessão de medalhas Ordem do Mérito Aeronáutico – OMA.	II COMAR (SEC CMDO)
17 Abr	EP	Enviar proposta PLAMOV.	II COMAR (A-1)
28 Abr	BINFA	Remeter cópia do Programa de Instrução e Manutenção Operacional da UINF, após aprovado pela autoridade competente.	II COMAR (A-7)
30 Abr	EC/ STI	Atualizar o cadastramento, duas vezes por ano, de microcomputadores no sistema PDTI “on line” e informar ao A-6 do II COMAR.	II COMAR (A-6)
30 Abr	EC	Remeter ao COMAR, devidamente preenchido, o documento Perfil de Rede.	II COMAR (A-6)
15 Maio	SI	Encaminhar o relatório da Subcomissão Permanente de Avaliação dos Documentos Sigilosos (SPADS) no âmbito da BAFZ, após análise e avaliação da documentação sigilosa.	II COMAR
21 Maio	BINFA (SMOB)	Enviar ofício com informações referentes ao planejamento da 2ª incorporação de conscritos.	II COMAR (SERMOB 2)
25 Maio	EP	Informar, via mensagem fax, o levantamento preliminar dos Oficiais MDFV R/2 que pretendem requerer prorrogação de tempo de serviço.	II COMAR (A-1)
28 Maio	EP	Remeter propostas de movimentação (três opções) dos Comandantes e Subcomandantes da BAFZ que serão substituídos.	II COMAR (A-1)
31 Maio	SI	Manter atualizados os Planos de Segurança Orgânica (PSO) da BAFZ/UAE/UAER de sua área de responsabilidade, informando tal situação à Seção de Inteligência do II COMAR.	II COMAR
06 Jun	BINFA	Remeter os relatórios semestrais das Atividades de Prevenção e Repressão às Atividades Ilícitas Ligadas ao Narcotráfico (REPRILINA), conforme o previsto na DCAR 155/COTAR, de 01 MAR 2001.	II COMAR (A-7)
15 Jun	ESM	Encaminhar a relação de Empresas Diretamente Relacionadas com a Segurança Nacional (EDRSN), selecionadas conforme a ICA 410-1/2002.	II COMAR (A-4)
20 Jun	SIPAA	Encaminhar o levantamento de CUSTOS DAS OCORRÊNCIAS (1º Semestre).	II COMAR
30 Jun	EP	Remeter propostas obtenção Mensão Destaque Operacional.	II COMAR (A-1)
30 Jun	EC	Remeter as Fichas de Demanda de Capacitação de Recursos Humanos – FDCRH (DCAR 100A).	II COMAR (SERENS-2)
30 Jun	EC	Remeter as Fichas de Necessidade Operacional de Capacitação de Recursos Humanos – NOPCRH (DCAR 100A).	II COMAR (SERENS-2)

30 Jun	ESM	Encaminhar ao Parque Central as necessidades de EAS	PAMAAF
--------	-----	---	--------

		para o ano seguinte.	PAMALS
06 Jul	EP	Remeter as fichas de conceito dos aspirantes MDFV R/2 para fins de promoção, conforme item 3.1.2.2/letra "e" da ICA 33-1.	SECPROM
06 Jul	EP	Informar, via rádio, se existe algum Aspirante ou Oficial MDFV R/2 inapto em inspeção de saúde, conforme ICA 33-1 (item 25 do Cronograma de Eventos).	SECPROM
10 Jul	EC	Remeter proposta do PLAMENS-BR e PLAMENS-EXT para o ano seguinte, conforme modelo disponível na INTRAER, (DEPENS ICA 37-109 e ICA 37-3).	II COMAR (SERENS-2)
15 Jul	ESM	Informar as necessidades de Equipamentos de Salvamento, Segurança e Sobrevivência (SSS) conforme anexo 3 “Parâmetros para Lotação” do PCA 135-3/2009 “Plano de obtenção de Equipamentos SSS”.	II COMAR (A-4)
15 Jul	EP	Encaminhar as indicações dos militares do efetivo da BAFZ para menção “Destaque Operacional” do Comando Geral de Operações Aéreas, a fim de aprovação do Comandante do II COMAR.	II COMAR A4
15 Jul	BINFA	Informar os seguintes dados relativos aos paióis da OM: Quantidade em uso e ociosos; Capacidade em m³ por paiol; Espaço livre em m³ por paiol; Material bélico armazenado por paiol; Estado geral de conservação; Menor distância entre cada paiol; Grupo de compatibilidade; e NED, PN, Nomenclatura, Lote, Quantidade; OM a que pertence. Obs.: sujeito à extinção, em vista do SILOMS-MB.	II COMAR (SERMAB-2)
25 Jul	BINFA	Remeter a reformulação dos fatores de planejamento referentes ao material bélico terrestre da DCA 135-1, para o ano B+3.	II COMAR (SERMAB-2)
29 Jul	SI	Atualizar e remeter os termos de Inventário de Documentos Sigilosos controlados da BAFZ (RCA 205-1/2006).	EMAER, COMGAR, CIAER e II COMAR
30 Jul	EC / STI	Atualizar as coletâneas de documentos normativos, publicações e legislação em vigor e informar ao A-6 do II COMAR.	II COMAR (A-6)
31 Jul	SIPAA	Encaminhar o Programa de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (PPAA), referente ao período de julho do ano em curso a julho do ano seguinte.	II COMAR
05 Ago	EC	Encaminhar os Pedidos de Cooperação de Instrução (PCI) para o ano seguinte (DCAR 702/2006).	II COMAR (SERENS-2)
07 Ago	BINFA	Remeter Ficha de Avaliação de Desempenho (FAD) do EPAINF, conforme ICA 125-1, de 8 NOV 2005, se for o caso.	II COMAR (A-7)
10 Ago	BINFA	Remeter as Propostas de Exercício de Comando Operacional (PECO), para Unidade de Infantaria, conforme DIROP PRO- 08, de 9 SET 2003.	II COMAR (A-7)

10 Ago	BINFA	Remeter a atualização do respectivo Plano de Segurança e Defesa (PSD).	II COMAR (A-7)
10 Ago	BINFA	Remeter propostas de Necessidade Operacional de Equipamentos de Infantaria, conforme a ICA 400-16 “PROPOSTA DE NECESSIDADE OPERACIONAL”, de 2008, se for o caso.	II COMAR (A-7)
15 Ago	EI	Início dos procedimentos licitatórios na modalidade Pregão nas diversas OMG, de que trata a IC 009/SERINT-2/2008.	NIL
15 Ago	ESM	Informar ao COMAR, o efetivo orgânico, contemplando todos os tripulantes, por projeto e função a bordo, que utilizarão Mat Bel Av e equipamentos “SSS” no ano subsequente. Deve ser observada a estrita inclusão dos tripulantes do QT interno, a fim de minimizar os gastos com a aquisição dos materiais. DCA 135-1/2009.	II COMAR (A-4)
30 Ago	EC	Remeter Fichas de Propostas de Inclusão de Cursos e Estágios (FPI) na TCA 37-4 (DCAR 100A).	II COMAR (SERENS-2)
12 Set	SI	Exercitar o Plano de Reunião para o faseamento previsto no PSD, em função dos níveis de alerta e de ameaça e enviar relatório.	II COMAR (A-2)
15 Set	EC	Remeter, anualmente, propostas para atualização do Programa de Trabalho do II COMAR.	II COMAR
31 Ago	HBAFZ	Encaminhar o Relatório de Prevenção e Controle das DST/AIDS do COMAER (fax 590/SECSDTEC/45692, de 14NOV12, DIRSA).	DIRSA
28 Set	EC / STI	Atualizar o cadastramento, duas vezes por ano, de microcomputadores no sistema PDTI “on line” e informar ao A-6 do II COMAR.	II COMAR (A-6)
30 Set	EI	Término dos procedimentos licitatórios na modalidade Pregão, de que trata a IC 009/SERINT-2/2008	NIL
06 Out	ESM	Remeter proposta de Dotação de Unidades Rebocadoras ao Parque Central.	PAMAAF PAMALS
28 Out	SUBCMT EI/ACI	Informar os saldos de crédito de diárias de pessoal militar (PTRES, FONTE, PI) que não serão utilizados no exercício pela OM, objetivando o seu remanejamento.	II COMAR (A-5)
30 Out	CIPAT	Remeter Relatório da CIPAT (ICA 19-3/2012)	II COMAR (A-1)
30 Out	EC	Remeter o Programa de Trabalho de Comunicação Social.	II COMAR
30 Out	EIE	Encaminhar o Relatório Anual de Veículos, em mídia impressa e digitalizada, de acordo com o item 9.2 da ICA 75-6/2011.	II COMAR (A-4)
30 Out	CIPAT	Remeter Relatório da CIPAT (ICA 19-3/2012).	II COMAR (A-1)
01 Nov	SI	Providenciar, dentro dos critérios normativos, as	CIAER

		solicitações de Credenciais de Segurança (NSMA 205-1).	
06 Nov	BINFA	Remeter os relatórios semestrais das Atividades de Prevenção e Repressão às Atividades Ilícitas Ligadas ao Narcotráfico (REPRILINA), conforme o previsto na DCAR 155/COTAR, de 01 MAR 2001.	II COMAR (A-7)
10 Nov	BINFA	Remeter, anualmente, a proposta orçamentária referente ao Fundo do Serviço Militar (ICA 33-20/2008).	II COMAR (SERMOB-2)
15 Nov	ESM	Enviar cronograma de inspeções do C-98 para o ano subsequente, baseado na dotação de horas, conforme previsto na IT LS 07-180 C-98 C-98 003 Rev 4.	PAMALS BARF
15 Nov	ESM	Enviar a previsão de vencimento dos itens da aeronave C-98 para o ano subsequente, conforme previsto na IT LS 07-180 C-98 C-98 003 Rev 4.	PAMALS
15 Nov	EC	Remeter o Relatório Anual de Atividades de Comunicação Social.	II COMAR
20 Nov	BINFA	Remeter o Relatório Anual de situação da Unidade de Emprego de Infantaria.	II COMAR (A-7)
20 Nov	BINFA	Remeter o Relatório Anual de Atividades de Infantaria.	II COMAR (A-7)
30 Nov	SI	Testar os Planos de Reunião da BAFZ e Unidades Sediadas, informando os resultados à Seção de Inteligência do II COMAR.	II COMAR
30 Nov	BINFA	Remeter o Mapa de Utilização de Material Bélico Terrestre para o ano seguinte.	II COMAR (SERMAB-2)
01 Dez	SUBCMT SCI/EI	Encaminhar os relatórios físico-financeiros dos recursos extra Plano de Ação (Destaques Orçamentários).	II COMAR COMGAR
15 Dez	BINFA	Informar os seguintes dados relativos aos paióis da OM: Quantidade em uso e ociosos; Capacidade em m³ por paiol; Espaço livre em m³ por paiol; Material bélico armazenado por paiol; Estado geral de conservação; Menor distância entre cada paiol; Grupo de compatibilidade; e NED, PN, Nomenclatura, Lote, Quantidade; OM a que pertence. Obs.: sujeito à extinção, em vista do SILOMS-MB.	II COMAR (SERMAB-2)
20 Dez	SIPAA	Encaminhar o levantamento de Custos das Ocorrências (2º semestre).	II COMAR
Último dia útil de dezembro	BINFA	Remeter à DIRAP Relatório Anual sobre a aplicação dos Recursos Orçamentários do Serviço Militar (ICA 33-20/2008)	DIRAP (DSM)

6.2 CALENDÁRIO ADMINISTRATIVO, PROGRAMADO PELA SEFA

A Seção de Controle Interno (SCI) da Base Aérea de Fortaleza remeterá mensalmente os Balancetes de Prestação de Contas da Unidade Gestora Executora (UGE), obedecendo ao seguinte calendário administrativo, programado pela SEFA:

MÊS	PRAZO LIMITE	
	FECHAMENTO	ENTRADA DA PREST. DE CONTAS
JAN	Data definida pela SEFA (*)	Data definida pela SEFA
FEV	Data definida pela SEFA (*)	Data definida pela SEFA
MAR	Data definida pela SEFA (*)	Data definida pela SEFA
ABR	Data definida pela SEFA (*)	Data definida pela SEFA
MAIO	Data definida pela SEFA (*)	Data definida pela SEFA
JUN	Data definida pela SEFA (*)	Data definida pela SEFA
JUL	Data definida pela SEFA (*)	Data definida pela SEFA
AGO	Data definida pela SEFA (*)	Data definida pela SEFA
SET	Data definida pela SEFA (*)	Data definida pela SEFA
OUT	Data definida pela SEFA (*)	Data definida pela SEFA
NOV	Data definida pela SEFA (*)	Data definida pela SEFA
DEZ	A DEFINIR	Data definida pela SEFA

(*) Datas definidas pela SEFA em cada ano e disponíveis para consulta por meio da transação CONFECMES

7 DISPOSIÇÕES FINAIS

7.1 Este Programa de Instrução e Manutenção Operacional entra em vigor na data da sua publicação em Boletim Externo do II COMAR e substitui a ICA 19-66, de 04 de junho de 2012.

7.2 Enviar ao II COMAR, anualmente, até 15 de setembro, propostas para atualização do Programa de Trabalho do II COMAR.

7.3 Qualquer operação que envolva crédito orçamentário com outra UG, externa ao II COMAR, deve ser efetivada, via cadeia de comando.

7.4 Qualquer recurso despendido no apoio a órgãos externos ao COMAER deverá ser informado ao II COMAR, via cadeia de comando.

7.5 Deverão ser observados os regulamentos, regimentos internos e a legislação em vigor, de modo que as incumbências sejam implementadas sem solução de continuidade.

7.6 Para as Tarefas e Atividades atribuídas para o ano em curso, deverão ser consultadas as Instruções de Comando sobre o assunto.

7.7 Os prazos estabelecidos para a realização das atividades constantes do Calendário de Atividades são limites máximos, podendo ser antecipados. Qualquer atraso em relação aos mesmos deverá ser informado imediatamente ao II COMAR.

7.8 Os casos não previstos deverão ser submetidos à apreciação do Comandante da Base Aérea de Fortaleza.

Anexo A – Relação das Unidades Gestoras Responsáveis (UGR) e Unidades Gestoras Executoras (UGE) Subordinadas ao II COMAR.

UGE	UGR	ORGANIZAÇÃO MILITAR
120014	120014	BASE AÉREA DE FORTALEZA
120014	120506	PREFEITURA DE AERONÁUTICA DE FORTALEZA

Anexo B - Instruções Sobre Descentralização de Créditos de Diárias de Pessoal e Pagamento de Ajudas de Custo

1 DIÁRIAS

O crédito total do Comando-Geral de Operações Aéreas, previsto no Plano de Ação de cada ano, deverá ser descentralizado aos Comandos Aéreos Regionais, Forças Aéreas e COMDABRA.

O Segundo Comando Aéreo Regional solicitará a descentralização dos créditos recebidos às Bases Aéreas, Prefeituras de Aeronáutica de Recife, ETA 2 e BINFAE-RF.

Os créditos descentralizados pelo II COMAR obedecerão, a princípio, a seguinte discriminação, a fim de permitir o planejamento adequado para o atendimento às necessidades das OM/UAE/UAER:

OM/UAE/UAER	VALORES DOS CRÉDITOS	
	CMDO AÉREO	ORGÂNICO
BAFZ	ASD	ASD

Em todas as situações, os créditos de CMDO AEREO referem-se ao pagamento de despesas relativas a missões acionadas, pelo II COMAR, através de AMIS, e as ORGÂNICAS referem-se ao pagamento de despesas planejadas pela própria Organização, sempre divididas em Missões Operacionais, Administrativas e Cursos.

O planejamento das diárias de pessoal militar deverá considerar, em princípio, os valores a serem confirmados por ocasião da aprovação da Proposta Orçamentária, os quais serão transmitidos às Organizações subordinadas via mensagem.

As solicitações de diárias para pessoal civil deverão ser efetuadas diretamente ao II COMAR, via mensagem-rádio ou fac-símile, no mínimo com dez dias úteis de antecedência em relação à data da viagem, informando o nome do funcionário, matrícula SIAPE, local da missão, o período, o montante das diárias e a discriminação sucinta do serviço a realizar. As descentralizações serão executadas diretamente à OM solicitante, a qual será informada via mensagem-rádio ou por observações na própria nota de crédito. As missões iniciadas sem a devida confirmação do crédito serão realizadas por exclusiva responsabilidade do Ordenador de Despesas da OM.

As OM/UAE/UAER subordinadas deverão informar, mensalmente, ao II COMAR, os gastos com diárias de pessoal militar e civil, até o quinto dia útil do mês subsequente, conforme modelo abaixo:

EXEMPLO:

OM/UAE/UAER: BAFZ

INFORMO A V. EXA. O GASTO MENSAL COM DIÁRIAS DE PESSOAL MILITAR E CIVIL DESTA OM/UAE/UAER.

Mês de: JUL ANO

Atualizado em: 08/06/15

A - PESSOAL MILITAR

B - DISCRIMINAÇÃO MENSAL DESPESAS ORGÂNICAS

TIPO DE DIÁRIAS	VALOR (R\$)
OPERACIONAL (VOO)	
ADMINISTRATIVAS	
CURSOS	

SALDO ANTERIOR		CRÉDITO RECEBIDO		DESPESAS		SALDO	
CMDO AE	ORG	CMDO AE	ORG	CMDO AE	ORG	CMDO AE	ORG

C – PESSOAL CIVIL

SALDO ANTERIOR	CRÉDITO RECEBIDO	DESPESAS	SALDO

2 AJUDA DE CUSTO (MOVIMENTAÇÃO SEM DESLIGAMENTO)

2.1 Deverá ser, obrigatoriamente, observado o disposto na portaria nº 785/GC6 de 18/08/2009.

2.2 As solicitações de Ajuda de Custo deverão conter, obrigatoriamente, todos os dados previstos na DCAR 500B de 20 NOV 2014.