



AEROCLUBE DE
JUIZ DE FORA

MGR

MANUAL GERAL DE REGRAS ACJF



www.aeroclubejf.com.br

contato@aeroclubejf.com.br

(32) 99910-8001 WHATSAPP | (32) 98409-6526 COMERCIAL



Sumário

1. Introdução	3
2. Regras Gerais	4
2.1 Normas Administrativas	4
2.2 Matrículas	4
2.3 Pagamentos	5
2.4 Restituição Financeiras	6
2.5 Requisição de Documentos	7
2.6 Realização de Avaliações	7
2.7 Utilização das Instalações e Alojamento	8
2.8 Normas do Alojamento	9
3. Normas Disciplinares	10
3.1 Normas Comportamentais	10
3.2 Uso do Crachá	10
3.3 Desligamento	10
4. Normas Operacionais	11
4.1 Documentação do Aluno	11
4.2 Voo Solo	11
4.3 Voos de Navegação	12
4.4 Briefings e Debriefings	12
5. Segurança de Voo	13
5.1 Segurança durante o voo	14
5.2. Emergência Aeronáutica	15
5.3 Plano de Emergência	15
5.4 Gradação da Emergência Aeronáutica	16
5.5 Área de Atuação	16
5.6 Informações Sobre Emergência Aeronáutica	16
5.7 Procedimentos Básicos de Emergência Aeronáutica	17
5.8 Situações de Perigo ou Emergência	17
5.9 Casos de Incêndio	17
5.10 Emergência Médica	18
5.11 Primeiros Socorros	18
6. Gerenciamento de Recursos	19
6.1 Crew Resource Management - CRM	19
6.2 Filosofia de Trabalho na Cabine de Comando	20
6.3 Disciplina Operacional	20
6.4 Filosofia da Utilização do Checklist	20
7. Piloto Privado de Avião	21
7.1 Prerrogativas	21
7.2 Exigências	22
8. Piloto Comercial de Avião / IFR	22
8.1 Prerrogativas	22
8.2 Exigências	23
9. Instrutor de Voo de Avião	23
9.1 Prerrogativas	24
9.2 Exigências	24
10. Voo de Cheque	25

1. Introdução

O Aeroclube de Juiz de Fora, deseja, através deste Manual Geral de Regras – MGR, que os alunos se familiarizem com os procedimentos, operações e serviços adotados por este Aeroclube, que visa a máxima segurança e padronização durante toda a instrução prática.

O propósito do Programa de Treinamento do ACJF é proporcionar aos alunos pilotos uma formação prática que o habilite a desempenhar sua profissão em consonância com as filosofias e práticas adotadas pelo mercado.

O projeto é composto pelas Regras Gerais da Instrução, pelos métodos e procedimentos inseridos no programa elaborado pela ANAC, bem como as normas internas e administrativas.

Neste manual, estarão expostas as normas de funcionamento dos Cursos Práticos de Piloto Privado de Avião, Piloto Comercial de Avião/IFR e Instrutor de Voo de Avião, no âmbito administrativo, funcional, operacional, disciplinar e curricular, amparado pelos Manuais de Cursos Práticos elaborados pelo Aeroclube e aprovados pela ANAC, pelas Normas Internas Administrativas do Aeroclube de Juiz de Fora, bem como pelas normas definidas pela parceria com o Aeródromo de Juiz de Fora (SBJF).

Fica estabelecido que o prazo para conclusão dos cursos teóricos será de **180 dias**, para o curso prático de Piloto Privado Avião, também de **180 dias**, e para o curso prático de Piloto Comercial de Avião de **365 dias**, a contar da data de assinatura do contrato de prestação de serviços educacionais;

Caso o Aluno, não finalize seu curso dentro dos prazos estipulados no parágrafo anterior, os créditos remanescentes serão descontados de acordo com o valor da hora de voo na data que for realizada a operação de voo, não guardando o aluno qualquer expectativa de direito sobre a relação: valor do crédito x horas de voo;

O aluno que não cumprir as regras operacionais, disciplinares e/ou curriculares contidas neste MGR, poderá ser suspenso ou afastado da instrução, após reunião com a diretoria do Aeroclube.

Qualquer situação divergente e/ou omissa, que porventura ocorra durante o curso, será apurada pela Coordenação do Aeroclube de Juiz de Fora e levada ao conhecimento da Diretoria, que tomará a decisão final.

2. Regras Gerais

As Regras Gerais desse Manual, fundamentadas nas normas de funcionamento do Aeroclube de Juiz de Fora, normas definidas pela Administração do Aeródromo de Juiz de Fora, e pelos Manuais de cursos práticos e teóricos do Aeroclube de Juiz de Fora, que regulam e orientam o aluno quanto ao funcionamento dos cursos práticos de Piloto Privado de Avião, Piloto Comercial de Avião/IFR e Instrutor de Voo de Avião.

Qualquer situação omissa e/ou divergente, relativa ao funcionamento do curso deverá ser levada ao conhecimento da Coordenação do Aeroclube de Juiz de Fora.

Outras informações, tais como documentos necessários para a matrícula no curso, ficha de matrícula no Aeroclube, valores, custos e taxas diversas, pacotes de horas de voo, encaminhamento para o exame médico, entre outros, poderão ser entregues com o Manual Geral de Instrução – MGI no ato da matrícula.

2.1 Normas Administrativas

Ao se matricular no Aeroclube, o aluno deverá estar ciente das regras gerais, que deverá obedecer, a partir da matrícula, até a conclusão do curso em que se matriculou.

2.2 Matrículas

É imprescindível para a matrícula no curso de **Piloto Privado de Avião**, a apresentação do CMA de 2ª classe. Para o curso de **Piloto Comercial de Avião/IFR e Instrutor de Voo de Avião**, o aluno deverá apresentar o CMA de 1ª Classe.

É obrigatória a apresentação dos documentos originais abaixo elencados, acompanhados de fotocópia autenticada:

- CARTEIRA DE IDENTIDADE – RG
- CADASTRO DE PESSOA FÍSICA – CPF
- TÍTULO DE ELEITOR
- CERTIFICADO DE RESERVISTA
- CERTIFICADO DE CONCLUSÃO DO 1º GRAU (PPA) OU DO 2º GRAU (PCA, IFRA e INVA)
- HISTÓRICO ESCOLAR DO 1º GRAU (PPA) OU DO 2º GRAU (PCA, IFRA e INVA)
- CMA – EXAME MÉDICO – 2ª CLASSE (PPA) OU 1ª CLASSE (PCA, IFRA e INVA)
- 02 FOTOS 3x4
- LICENÇA DE PILOTO PRIVADO OU PILOTO COMERCIAL DE AVIÃO (QUANDO APLICÁVEL)

ALUNOS COM NACIONALIDADE ESTRANGEIRA DEVERÃO APRESENTAR ORIGINAIS E CÓPIAS DO PASSAPORTE E VISTO, CONFORME EXIGIDO NOS MANUAIS DO COMANDO DA AERONÁUTICA OU RBAC QUE VENHAM SUBSTITUÍ-LOS.

O aluno, após escolher os equipamentos que irá utilizar durante a instrução, deverá cursar o Ground School das aeronaves aplicadas ao curso escolhido, constituído por duas fases: instrução em solo

e prova teórica. O aluno só poderá realizar as provas dos equipamentos, juntamente com as demais provas, de acordo com o curso escolhido, após passadas **48 horas** do término da instrução em solo. Somente após essas duas fases, o aluno estará liberado para iniciar os voos.

O exame médico inicial é realizado nas juntas de saúde credenciadas da ANAC. (Ex.: Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte entre outros). Para realizar este exame, o aluno deverá solicitar, na secretaria da Escola, as informações a respeito dos documentos exigidos e dos valores a serem pagos.

A matrícula somente será efetivada após o aluno piloto entregar toda documentação exigida.

O ALUNO NÃO PODERÁ INICIAR SUAS ATIVIDADES CASO HAJA IRREGULARIDADES NA DOCUMENTAÇÃO E/OU FALTA DE DOCUMENTOS E PROVAS EM SUA PASTA.

2.3 Pagamentos

O sistema de pagamento de horas de voo é dividido nas seguintes modalidades:

1. Compra de Hora Avulsa – Pacotes menores que 44 Horas

Para pacotes menores que 43 horas, o aluno deverá entrar em contato com o departamento de marketing e/ou financeiro do Aeroclube e solicitar um orçamento. Antes de iniciar os voos, o aluno deverá solicitar a conta bancária do Aeroclube e realizar a transferência do valor a ser pago, de acordo com o equipamento e tipo de voo escolhido. O pagamento também poderá ser realizado em cartão de crédito, acrescido das devidas taxas de operação.

2. Compra de Pacote de Horas – Pacote de 44 Horas para Curso de PPA (Curso Completo)

Poderão ser adquiridos pacotes de 44 horas que contemplam o mínimo exigido para treinamento do Curso Prático de Piloto Privado de Avião, sendo que esta modalidade habilita o aluno a voar todos os modelos de aeronaves utilizados na instrução prática do Curso de PPA (**C150 / C152 / NE56 / AB18**). Caso necessite de estadia, o Aeroclube oferece alojamento aos alunos matriculados. Preços e condições deverão ser verificados junto à secretaria. ***Voo de Cheque não está incluso no pacote.**

3. Compra de Pacote de Horas – Pacote de 79 Horas para o Curso de PCA (Parte VFR)

Poderão ser adquiridos pacotes de 79 horas que contemplam o mínimo exigido para treinamento do Curso Prático de Piloto Comercial de Avião (parte VFR), sendo que esta modalidade habilita o aluno a voar todos os modelos de aeronaves utilizados na instrução prática do Curso de PCA VFR (**C172 / PA28 / EMB-712 / T23**). Caso necessite de estadia, o Aeroclube oferece alojamento aos alunos matriculados. Preços e condições deverão ser verificados junto à secretaria. ***Voo de Cheque não está incluso no pacote.**

4. Compra de Pacote de Horas – Pacote de 25 horas em Simulador MNTE/MLTE IFR

Poderão ser adquiridos pacotes de Horas em Simulador MNTE/MLTE IFR para o Curso de Piloto Comercial de Avião, sendo que esta modalidade habilita o aluno a voar nos **Simuladores do C182, C172 G1000, PA34 e BE58**, verificando sempre sua disponibilidade e sua aplicabilidade, de acordo com a fase do curso que o aluno estiver voando. Caso necessite de estadia, o Aeroclube oferece alojamento gratuito aos alunos matriculados neste pacote. ***Voo de Cheque não está incluso no pacote.**

5. Compra de Pacote de Horas – Curso Completo de PCA IFR MLTE ou MNTE (124 Horas)

Poderão ser adquiridos pacotes completos para o Curso Prático de Piloto Comercial de Avião MLTE ou MNTE IFR, sendo que esta modalidade habilita o aluno a voar todos os modelos de aeronaves utilizados na instrução prática do Curso de PCA VFR – 79 horas - **(C172 / PA28 / EMB-712 / T23) PCA IFR – 20 horas (EMB-711 / EMB-810 / PA34) – 25 horas Simulador**, verificando sempre sua disponibilidade e sua aplicabilidade, de acordo com a fase do curso que o aluno estiver voando. Caso necessite de estadia, o Aeroclube oferece alojamento gratuito aos alunos matriculados neste pacote. ***Voo de Cheque não está incluso no pacote.**

6. Compra de Pacote de Horas – Curso Completo de Instrutor de Voo de Avião (27 Horas)

Poderão ser adquiridos pacotes completos para o Curso Prático de Instrutor de Voo de Avião, sendo que esta modalidade habilita o aluno a voar todos os modelos de aeronaves utilizados na instrução prática do Curso de INVA **(PAUL / AB18 / C150, C152 e C172 / P28A / EMB-712 / T23)**, verificando sempre sua disponibilidade e sua aplicabilidade, de acordo com a fase do curso que o aluno estiver voando. Caso necessite de estadia, o Aeroclube oferece alojamento gratuito aos alunos matriculados neste pacote. ***Voo de Cheque não está incluso no pacote.**

CASOS DIVERGENTES DEVERÃO SER PREVIAMENTE COMBINADOS COM A SECRETARIA E/OU DIRETORIA DO AEROCLUBE DE JUIZ DE FORA.

Os pagamentos deverão ser efetuados através de boleto bancário ou transferência bancária, após a assinatura do contrato de prestação de serviços referente ao curso matriculado e depois de realizado o cadastro no sistema CAVOK do Aeroclube.

As aulas extras, treinamentos práticos, associação ao aeroclube, matrícula, material didático, declarações para fins diversos, segunda via de documentos, provas e/ou testes de avaliação, atendimento médico, alimentação, transporte, hospedagem em suítes, entre outros, serão cobrados à parte, de acordo com o pacote fechado. Os valores deverão ser verificados junto à secretaria do Aeroclube.

2.4 Restituição Financeiras

Caso queira interromper o curso, o aluno poderá requerer o cancelamento do contrato e a devolução de valores pagos e não executados. A restituição deverá seguir as regras contratuais, e o aluno devere avisar ao Aeroclube com um mínimo de **30 dias de antecedência**. A partir do 30º (trigésimo dia), ocorrerá um prazo de **90 dias úteis para o ressarcimento desses valores**. Será cobrada uma taxa administrativa de 30% sobre o valor total remanescente, conforme cláusula 33ª (trigésima terceira) do contrato de prestação de serviço.

São hipóteses que caracterizam a devolução do valor pago: interrupção do curso, transferência de domicílio para outra cidade, desistência, trancamento de matrícula, doença entre outros. **Os casos de reprovação em missões por falta de rendimento, não justificam a devolução das horas voadas e/ou não voadas.** O aluno deverá, obrigatoriamente, comunicar o Aeroclube de Juiz de Fora, por escrito, que pretende se desligar do curso matriculado.

As taxas cobradas a título de matrícula e de voo de cheque não serão restituídas. Os pedidos de restituição financeira deverão ser dirigidos à secretaria, ou discutidos diretamente na Diretoria do Aeroclube de Juiz de Fora.

Restituição de abastecimento de aeronave fora de base:

Caso a ACFT seja abastecida fora da base do Aeroclube de Juiz de Fora, o valor pago será restituído, em créditos de horas de voo (calculado sob valor de hora avulsa da aeronave que realizou o abastecimento), mediante a apresentação de nota fiscal nominal ao ACJF. Os valores a serem restituídos obedecerão às situações abaixo nominadas:

- **Valor do Litro do Combustível da Nota/Cupom X Valor do Litro do Combustível na Base**

Exemplo:

Litros: 50.00

Valor na Base: R\$6,00

Valor Fora da Base: R\$10,00

Total da Nota/Cupom: R\$500,00

Valor a ser creditado: R\$300,00

2.5 Requisição de Documentos

Caso o aluno necessite de declaração, atestado e/ou documento concernente às atividades praticadas, deverá solicitar, por escrito, ao coordenador do curso ou à secretaria do Aeroclube de Juiz de Fora. Tais documentos serão disponibilizados ao aluno em um prazo aproximado de 30 dias úteis.

2.6 Realização de Avaliações

O aluno que estiver em dia com suas obrigações, poderá realizar suas avaliações, bem como consultar o resultado.

A pasta do aluno deverá conter as avaliações escritas, devidamente corrigidas e assinadas pelo aluno e pelo instrutor que aplicou a prova. Junto às provas, constará uma Ficha de Instrução Técnica – FIT com os dados das provas e/ou ground school.

São modalidades de prova:

- **Prova de Equipamento**

Referente a aeronave em que o aluno irá voar durante o curso;

- **Prova de Conhecimentos Gerais**

Contendo as matérias: Meteorologia, Navegação Aérea e Teoria de Voo;

- **Prova de Conhecimentos Técnicos**

Referente aos conhecimentos técnicos de aeronaves em geral;

- **Prova de Regulamentos de Tráfego Aéreo**

Referente aos Regulamentos adotados nas regras de voo VFR e/ou IFR.

As provas serão realizadas sempre que o aluno iniciar os cursos de Piloto Privado de Avião, Piloto Comercial de Avião/IFR e Instrutor de Voo de Avião, iniciar voo em aeronave de outro tipo, concluir curso para dar entrada no pedido de cheque, pedido de recheque e a critério do coordenador do curso prático.

Em todas as provas, o aluno deverá ter no mínimo **70% de aproveitamento**. Caso seja reprovado, frequentará aula de reciclagem, e após **48 horas** poderá fazer outra prova. Todo o ocorrido será registrado na Ficha de Instrução Técnica – FIT do aluno.

As provas de Conhecimentos Gerais e Regulamentos de Tráfego Aéreo (VFR/IFR) têm a finalidade de avaliar os conhecimentos relativos à fase de instrução em que o aluno se encontra. Caso o aluno não obtenha uma média igual ou superior a 7.0, ser-lhe-á sugerido estudar mais as matérias para obter melhor resultado na próxima avaliação. Constará na Ficha de Instrução Técnica – FIT os resultados do aluno.

O aluno também deverá obter média igual ou superior a 7.0 em qualquer outra avaliação. Caso não obtenha tal média, todo o processo de instrução em solo será repetido, e após as 48 horas, poderá refazer as provas.

Nas missões de voo, o aluno será avaliado conforme o prescrito no Manual do Comando da Aeronáutica – MCA para o curso em que está matriculado e ou nos Manuais de Cursos do Aeroclube de Juiz de Fora, aprovados pela ANAC.

2.7 Utilização das Instalações e Alojamento

O valor da diária do alojamento será informado no ato da matrícula, devendo ser pago antecipadamente, de acordo com o período escolhido. Ao receber a chave do quarto, será descontado um valor de **R\$50,00** dos créditos na conta aluno. Ao devolver a chave na secretaria, o valor de R\$50,00 será creditado na conta do aluno.

O estacionamento do Aeroclube poderá ser utilizado de segunda à sexta-feira. Aos sábados, domingos e feriados, sua utilização é exclusiva ao restaurante anexo ao Aeroclube. Os veículos que ali permanecerem, sem que os seus condutores estejam no restaurante, estarão sujeitos a guincho.

A biblioteca e a sala de estudos poderão ser utilizadas pelos alunos todos os dias das 07:00 às 18:00. Os alunos que estiverem fazendo o uso deverão permanecer em silêncio e manter o ambiente propício para estudo. Após os estudos, os mesmos devem deixar o ambiente limpo e organizado, conforme receberam.

O salão de Jogos somente poderá ser utilizado das 18:00 às 22:00 horas.

A churrasqueira poderá ser utilizada pelos alunos mediante solicitação e assinatura do termo de responsabilidade junto a secretaria.

Informações a respeito da utilização de outras áreas e/ou instalações do Aeroclube, deverão ser

obtidas junto a secretaria.

2.8 Normas do Alojamento

O alojamento do Aeroclube de Juiz de Fora é local de repouso e estudo dos alunos. É necessário que as seguintes normas sejam observadas para o bem estar de todos:

- O Aeroclube de Juiz de Fora não se responsabiliza por valores e objetos deixados nos quartos;
- É dever de todos manter o alojamento limpo e em bom estado de conservação e higiene;
- As chaves dos quartos serão retiradas e entregues na secretaria sempre que o ocupante realizar o check-in e check-out;
- Não é permitida a alteração da configuração dos quartos. Qualquer inclusão e/ou retirada de móveis, deverá ser coordenada previamente junto a secretaria;
- É permitido o uso de televisão e aparelho de som, desde que, observado o horário de silêncio, e em volume compatível com o ambiente;
- A cozinha e a sala de convivência são comunitárias, mantê-las limpas e em bom estado de higiene e conservação é dever de todos;
- O lixo deverá ser depositado no coletor que fica atrás do restaurante anexo ao Aeroclube;
- Deverá ser observado o horário de silêncio das 22:00 horas às 07:00 horas, de segunda-feira a sexta-feira e domingos, e das 00:00 às 07:00 nos sábados;
- O check-in e checkout deverão ser realizados pelo aluno **apenas das 08:00 horas às 18:00 horas**, com **aviso prévio de pelo menos 48 horas a data da sua chegada ao do Aeroclube de Juiz de Fora**, para que seja possível reservar uma vaga e organizar um quarto para sua chegada;
- No check-in, será descontado dos créditos do aluno o valor de R\$50,00 referente a taxa de limpeza e R\$50,00 referente a entrega das chaves das dependências do ACJF, sendo este último valor, creditado na conta do aluno após a devolução das chaves. A taxa de limpeza será cobrada mensalmente. Sempre que o aluno se ausentar do alojamento por mais de 48 horas, todos os seus pertences devem ser retirados do quarto e as chaves deverão ser devolvidas na secretaria. Caso o aluno não respeite essa última normal, o ACJF entrará no quarto e reunirá todos os pertences deixados pelo ocupante em caixas, e as colocará em um depósito, onde ficará por 60 dias. Sem o reclame do aluno, os pertences poderão doados para Instituições de Caridade.
- **NÃO É PERMITIDO A CHEGADA DO ALUNO PARA O ALOJAMENTO DO AEROCLUBE SEM A AUTORIZAÇÃO EXPRESSA DA SECRETARIA.**

AO ALOJADO QUE DESCUMPRIR AS NORMAS SUPRACITADAS CABERÁ AS SANÇÕES PREVISTAS NO ESTATUTO DO AEROCLUBE, TÍTULO VI – SISTEMA DISCIPLINAR ARTIGOS 73º E 74º.

A ordem, os bons costumes, e a lei do silêncio, deverão ser respeitados em prol do bom convívio entre os usuários das instalações. Qualquer extravio de material, danos causados entre outros, serão de inteira responsabilidade do usuário que lhe der causa. O Aeroclube de Juiz de Fora não se responsabiliza por objetos e alimentos esquecidos no interior dos alojamentos, cozinha e outras dependências.

3. Normas Disciplinares

As normas disciplinares orientam o aluno para que cumpra a rotina do curso dentro dos padrões estabelecidos pelo Aeroclube de Juiz de Fora.

3.1 Normas Comportamentais

A ordem e os bons costumes deverão ser observados desde o momento em que o aluno ingressa nas dependências do Aeroclube até o total encerramento da atividade.

O aluno deverá comparecer às atividades de instrução **30 minutos** antes do horário estipulado. Atrasos não serão tolerados e caso ocorram sem justificativa, a multa será cobrada e descontada do crédito do aluno.

O aluno que não estiver presente na hora marcada para o início da atividade, receberá falta sem justificativa e sofrerá as punições contidas mais abaixo neste manual. Este horário poderá ser utilizado pela escala de voo a fim de otimizar as atividades diárias. Também será considerado como falta o aluno que não permanecer na atividade sem justificativa.

Não será permitido o uso de trajes impróprios nas instalações do Aeroclube durante as atividades de instrução teórica, durante as de cunho sociocultural programadas pelo Aeroclube e durante os voos de instrução. São considerados trajes impróprios: sungas, chinelos, sandálias, trajes esportivos ou sumários como trainings, bermudas, calções, camisetas regatas entre outros.

Não será permitido som alto, ruídos inconvenientes, badernas e gritarias nas dependências do Aeroclube, principalmente no horário de silêncio, exceto em comemorações de voo solo e festas autorizadas previamente pela secretaria. Os autores estarão sujeitos a sanções administrativas de cunho disciplinar.

3.2 Uso do Crachá

O crachá, contendo a identificação e o curso em que o aluno está matriculado, será entregue no ato da matrícula. O custo do crachá será por conta do aluno, e deverá ser retirado na secretaria do aeroclube. Valor de R\$20,00.

É obrigatório o uso da Identificação do Aluno – ID (crachá) nas instalações do Aeroclube e nos pátios do Aeródromo.

Extravio ou esquecimentos deverão ser comunicados imediatamente a secretaria do Aeroclube.

3.3 Desligamento

Diversas são as circunstâncias que podem levar o aluno a ser desligado do curso. Todas serão apuradas pela Coordenação e levadas ao conhecimento da Diretoria, que tomará as providências cabíveis.

São exemplos:

- Não entrega da documentação obrigatória para a matrícula, no prazo estabelecido;
- Conduta censurável;
- Extrapolar o limite de faltas previstas na escala e/ou outras atividades;
- Trancamento de matrícula;
- Resultado nas avaliações que indique reprovação;
- Utilização de meios ilícitos para obter vantagem, para si ou para outrem, no decorrer de suas atividades de instrução e/ou meios que prejudiquem o Aeroclube de Juiz de Fora;
- Realização de manobra, durante voo solo, que coloque em risco sua vida e/ou a vida de outrem;
- A reincidência e o não cumprimento das regras dirigidas ao aluno acarretarão no desligamento do curso.

O desligamento do aluno do curso pelos motivos citados acima, enseja a rescisão contratual unilateral do aluno por descumprimento de normas regulamentares, exigindo-se, assim, as cobranças da cláusula 33ª (trigésima terceira) do contrato de prestação de serviço e seus devidos parágrafos.

4. Normas Operacionais

O conhecimento das Normas Operacionais pelos alunos e instrutores é de suma importância para o equilíbrio da operação de voo. Casos em desacordo com as normas operacionais deverão ser levados ao conhecimento da Coordenação. Os alunos poderão ser penalizados ou suspensos pelo descumprimento.

4.1 Documentação do Aluno

Os alunos deverão portar os seguintes documentos durante as missões de treinamento:

- Carteira de Identidade;
- Credencial de piloto aluno ou Certificado de Conhecimentos Técnicos;
- Licença de Piloto, exceto alunos no curso de Piloto Privado de Avião;
- Certificado de Saúde;
- *Headset* (Fone de Ouvido).

4.2 Voo Solo

O primeiro voo solo ocorrerá à critério do instrutor, em conjunto com a avaliação do coordenador da instrução, e de acordo com as missões que demandem estas avaliações. **Os alunos que não estiverem aptos a realizar o voo solo terão de repetir a missão. Caso o aluno repita por 10 (dez) vezes a primeira missão do voo solo, deverá realizar o voo com o instrutor mais experiente ou com o examinador, caso não obtenha sucesso o mesmo será encaminhado para a coordenação do curso para providências.**

Os voos solo são permitidos de acordo com a missão do curso e suas exigências ou a critério do Coordenador.

4.3 Voos de Navegação

As despesas do instrutor de voo, relativas à alimentação, hospedagem e transporte, bem como outras resultantes da operação, serão custeadas pelo aluno, caso haja necessidade de pernoite.

Os gastos com a diferença de valor de combustível serão de responsabilidade do aluno, de acordo com o exposto na página 11 deste manual, no item **Restituição Financeira**.

Para pernoite de qualquer aeronave do Aeroclube, o aluno deverá ter autorização expressa do Coordenador de Curso.

4.4 Briefings e Debriefings

Briefing: há um intervalo de 30 minutos entre os voos marcados na escala. A aeronave do voo anterior deverá pousar no horário previsto para que o aluno efetue, com a presença de um Instrutor de Voo ou Piloto Comercial de Avião, a inspeção pré-voo. A operação de abastecimento, os cheques preliminares do livro de bordo, meteorologia e preenchimento da notificação ou plano de voo será discutido na sala de *briefing*. O Instrutor de Voo descreverá as manobras e procedimentos a serem realizados, procurando eliminar as possíveis dúvidas do aluno. Então, seguirão para a sala de apontamento para a entrega da documentação de voo preenchida e assinada pelo INVA. Somente após estes passos, o voo é liberado.

Debriefing: após cada voo, será realizado um *debriefing* sobre o voo realizado, incluindo as manobras efetuadas e o desempenho geral do aluno. Será preenchida uma ficha de avaliação da missão, assinada pelo instrutor e pelo aluno, não podendo haver campos sem preenchimento. Tal ficha deverá ser arquivada na pasta do aluno.

A CONSTATAÇÃO DE FICHAS DE AVALIAÇÃO DE ALUNO IRREGULARES ACARRETERÁ NA SUSPENSÃO DE VOO DO ALUNO ATÉ AS DEVIDAS CORREÇÕES DO PROBLEMA. O INSTRUTOR RESPONSÁVEL TAMBÉM PODERÁ SER SUSPENSO.

4.5 Ministério do Curso e Escala de Voo

O Aeroclube de Juiz de Fora, Fornecerá ao Aluno login e senha de acesso ao “Sistema CAVOK”, localizado no sítio eletrônico [HTTPS://AEROCLUBEJF.CAVOK.IN](https://aeroclubejf.cavok.in), onde terá acesso a todos os documentos atinentes ao curso prático de sua escolha, à grade curricular do curso optado, bem como às questões relativas ao seu desempenho;

A utilização do login e da senha são de caráter individual e de responsabilidade única e exclusiva do Aluno e todos os cursos práticos ofertados pelo Aeroclube de Juiz de Fora terão a sua periodicidade regulada por horas de voo organizadas em missões, conforme o programa de treinamento do curso optado.

No decorrer de cada missão do curso prático, o Aluno será avaliado por um instrutor de voo e, somente passará à missão subsequente, quando todas as competências exigidas forem completadas em um nível satisfatório, nos termos determinados pelo Aeroclube.

O Aluno deve estar ciente que será submetido à mesma missão prática todas as vezes que não atingir as competências exigidas e caso o desempenho do Aluno esteja em inconformidade com as orientações determinadas pelo instrutor de voo e, conseqüentemente, cause risco à operação da aeronave ou na hipótese de não haver condições para o prosseguimento da instrução por conduta adversa do Aluno, o mesmo será levado ao Conselho de Voo, que poderá decidir por desligá-lo do curso, nos termos dispostos neste regulamento ou no estatuto do Aeroclube de Juiz de Fora. Neste caso, sem embargos, serão cobradas as taxas administrativas sobre os créditos de hora de voo que o CONTRATANTE ainda dispuser.

O ministério do curso prático será dividido em missões a bordo das aeronaves ou nos dispositivos de treinamento disponíveis para aquela data, sempre supervisionadas por um instrutor de voo devidamente habilitado, as aulas práticas de voo, sejam elas em dispositivos de treinamento ou em aeronaves, **deverão ser confirmadas** pelo Aluno diretamente no “Sistema CAVOK”, respeitada a disponibilidade das aeronaves e/ou dos dispositivos de treinamento.

O Aluno poderá cancelar ou solicitar reagendamento das aulas práticas, devendo fazer por escrito, através do ícone “Sistema CAVOK”, no sítio eletrônico (aeroclubejf.cavok.in), ou correio eletrônico da CONTRATADA (contato@aeroclubejf.com.br) ou na secretaria da CONTRATADA, **desde que haja motivo comprovado**, e antecedência mínima de 48 (quarenta e oito) horas;

Motivos de cancelamento ou reagendamento solicitados deverão ser justificados com documentação anexa que comprovem a real necessidade do pedido. Não serão aceitos cancelamentos ou reagendamento de horários já confirmados pelos alunos sem motivo comprovado, não podendo o aluno se furtar de comparecer para sua missão, estando sujeito as penalidades previstas no manual e contrato de prestação de serviços, caso isso venha a ocorrer.

Caso o cancelamento ou o reagendamento das aulas práticas não respeite o prazo estipulado, o Aluno arcará com uma multa de **R\$100,00 (Cem Reais)** sobre a missão previamente agendada para aquele período, que será automaticamente debitado do seu crédito.

O treinamento prático será dividido em turmas e **todo o agendamento das aulas práticas será realizado pela Aeroclube de Juiz de Fora**, que havendo disponibilidade, marcará até 02 horas de voo por dia para o Aluno, que deverá realizar a confirmação do voo conforme descrito acima e se apresentar no mínimo **30 minutos antes da missão programada**, para o briefing.

Fica o aluno matriculado obrigado a cumprir a escala de voo que lhe for entregue, nas datas e horários agendados.

5. Segurança de Voo

A segurança de voo é um tema amplo, regulado pelo Sistema de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos – SIPAER. Todos os envolvidos, direta ou indiretamente, com a aviação devem ser orientados sobre os procedimentos necessários para a prevenção de acidentes e de incidentes aeronáuticos.

São atribuições do SIPAER: estabelecer critérios, normas e procedimentos para o planejamento e a execução das atividades básicas da prevenção de acidentes e de incidentes aeronáuticos, permitindo que os operadores civis e militares desenvolvam-nas de acordo com a realidade de sua empresa, organização ou unidade aérea, podendo assim, obter benefícios em todos os níveis envolvidos com o voo.

As atividades de prevenção de acidentes aeronáuticos devem ser planejadas e executadas consoante com os fundamentos a seguir:

- Todas as missões devem ser cumpridas sem sacrifício da segurança de voo;
- A finalidade da segurança de voo é assegurar que o cumprimento da missão de voo ocorra dentro de sua capacidade operacional;
- Todos os acidentes podem ser evitados, desde que efetivas ações sejam adotadas, antes que o ponto de irreversibilidade do acidente ocorra.

Diante da grande importância do tema segurança de voo, os alunos pilotos, instrutores, e outros, devem pesquisar os seguintes documentos:

- Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional – MGSO do Aeroclube de Juiz de Fora;
- Programa de Segurança Aeroportuária do Aeroporto de Juiz de Fora;
- Programa de Segurança do Aeroclube de Juiz de Fora;
- Normas de Sistema do Ministério da Aeronáutica – NSMA 3.5 a NSMA 3.7;
- Relatórios de Perigo;
- Relatórios de Acidentes Aeronáuticos;
- Plano de Emergência Aeroportuária – PLEA;
- Qualquer documento ligado diretamente ou indiretamente à segurança de voo.

5.1 Segurança durante o voo

É de responsabilidade do Instrutor de Voo, garantir que a operação de instrução ocorra com segurança. O aluno deverá observar os procedimentos de segurança nos voos duplo comando ou solo.

GARANTIR A SEGURANÇA DURANTE O VOO É DEVER DE TODOS OS ENVOLVIDOS NA OPERAÇÃO.

Os cursos fornecidos pelo Aeroclube, preveem os procedimentos a serem seguidos para manter a segurança durante o voo. Tais procedimentos estão inseridos na padronização das manobras, na preparação para o voo e na maioria das missões efetuadas.

Devem ser respeitados os mínimos operacionais, performance e peso e balanceamento da aeronave. A meteorologia deverá ser consultada antes de cada voo. O voo de instrução em condições instrumento reais são proibidos.

Os *callouts* e os *checklists* serão utilizados em todas as fases do voo, para manter a percepção situacional, reduzindo a possibilidade de esquecimento de algum item fundamental.

Ao ser iniciada a descida, tanto em procedimento visual quanto por instrumento, somente

assuntos relacionados ao voo e à aproximação deverão ser discutidos, complementando a filosofia do *sterile cockpit*. Igual filosofia deverá ser utilizada a partir do acionamento do motor no pátio até o término da subida.

É estritamente proibida a realização de manobras acrobáticas durante os voos de instrução e voos solo. Passagens baixas e entradas em vales também não são permitidas. Os alunos ou instrutores que efetuarem tais manobras poderão ser penalizados e/ou suspensos.

MANTENHAM A SEGURANÇA DURANTE OS VOOS, EVITEM ACIDENTES E INCIDENTES. VOAR NO PADRÃO É SEGURO!

5.2. Emergência Aeronáutica

Emergência Aeronáutica é a situação de perigo em que se encontra uma aeronave e seus ocupantes, e que demanda o acionamento dos meios e a execução das ações previstas no Plano de Emergência – PLEM do Aeródromo envolvido.

Existe uma diferença fundamental entre acidente e incidente aeronáutico:

ACIDENTE é toda emergência envolvendo uma aeronave, quer esteja em voo ou em solo, e que resulte em ferimentos graves ou na morte de seus ocupantes, ou em danos que a impossibilitem de voar.

INCIDENTE é toda emergência envolvendo uma aeronave, quer esteja em voo ou em solo, seguida de danos de pequena monta.

5.3 Plano de Emergência

Elaborado pela Seção de Emergência, é documento no qual deverão constar todos os procedimentos a serem adotados a partir do acionamento da emergência aeroportuária, com o intuito de sanar/minimizar as consequências do sinistro.

Cada aeroporto deverá adaptar o PLEM às suas características (de acordo com sua classificação).

A Administração do aeroporto de Juiz de Fora, a fim de atender adequadamente as emergências aeroportuárias, incluiu em seu PLEM os seguintes recursos internos:

- O Centro de Operações de Emergência – COE;
- A Seção de Emergência, através dos setores Contra-Incêndio e Área Médica;
- Seção de Segurança;
- As Companhias Aéreas e os órgãos do Comando da Aeronáutica.

Fazem parte dos recursos externos:

- A rede pública hospitalar da cidade de Juiz de Fora;
- A Defesa Civil;
- O Corpo de Bombeiros;
- A Polícia Militar;

- O Instituto Médico Legal.

5.4 Gradação da Emergência Aeronáutica

Com a finalidade de adequar os meios de socorro ao grau de perigo em que se encontra a aeronave, são adotadas as seguintes gradações:

- ALERTA BRANCO
- ALERTA AMARELO
- ALERTA VERMELHO

5.5 Área de Atuação

De acordo com as normas vigentes, os meios alocados no Plano de Emergência são dimensionados para atender as emergências aeronáuticas na área do aeródromo, onde os carros contra incêndio - CCI e demais equipamentos, em função das características do terreno (pistas, área de cota nula, estradas entre outros), prestam socorro a tempo. À medida que o acidente aeronáutico ocorra fora da área do aeródromo, os meios alocados perdem sua capacidade de utilização, passando-se o encargo aos órgãos de Defesa Civil da localidade, quando houver.

Nas localidades onde não houver Organização Militar da Aeronáutica, composta por Oficial de Segurança de Voo – OSV e o acidente ocorrer fora da área de atuação do Plano de Emergência - PLEM, deverá, a Superintendência do Aeroporto, designar um de seus Elementos Credenciados SIPAER (ASV ou EC-AA) para administrar a ação inicial.

5.6 Informações Sobre Emergência Aeronáutica

É de suma importância que o aluno matriculado no Aeroclube de Juiz de Fora tenha conhecimento dos planos de emergência ali vigentes, buscando, para tanto, informações junto à Secretaria do Aeroclube à Administração local.

Cada aeronave possui em seu interior uma pasta com informações a respeito dos procedimentos a serem adotados nas emergências aeronáuticas. Existem documentos, como a NSCA 3-13, que descreve o que é necessário para a comunicação de acidentes e de incidentes aeronáuticos e a responsabilidade dos operadores de aeronaves em caso de acidente e de incidente aeronáutico. Outros documentos elaborados pelo Aeroclube de Juiz de Fora e a Administração do Aeroporto deverão ser previamente consultados.

São exemplos de documentos para consulta:

- Plano de Emergência Aeroportuária – PLEA;
- Programa de Segurança Aeroportuária do Aeroporto de Juiz de Fora;
- Programa de Segurança do Aeroclube de Juiz de Fora;
- Normas de Sistema do Ministério da Aeronáutica – NSCA 3-13;
- Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional - MGSO -ACJF.

5.7 Procedimentos Básicos de Emergência Aeronáutica

Em caso de acidente ou sinistro, que coloque a vida de alguém em risco, deve-se manter a calma e procurar auxílio. Ajude, mas não se coloque em risco também!

A comunidade aeroportuária é capacitada, através de reuniões e treinamentos periódicos, a prestar socorro. Siga as orientações fornecidas.

O procedimento a ser adotado pela comunidade aeroportuária, em caso de acidente ou incidente aeronáutico, é:

- Prestar socorro às vítimas;
- Isolar o local;
- Contatar o Oficial de Segurança de Voo ou Elemento Credenciado mais próximo;
- Fotografar e filmar os destroços e o local;
- Elaborar croqui e coordenadas do local;
- Ouvir e relacionar testemunhas;
- Cópias do boletim de ocorrência e laudos de necropsia;
- Relacionar telefones da polícia, bombeiros, testemunhas, pilotos, passageiros, familiares, empresa, IML e outros;
- Documentação original do piloto e aeronave;
- Comunicação via rádio, telefone ou fax;
- Os destroços somente serão liberados com a autorização do SIPAA.

5.8 Situações de Perigo ou Emergência

Aqui serão estabelecidos os procedimentos de:

- Evacuação para os casos de incêndio;
- Atendimento de acidente ocorrido durante a instrução ou de sinistro que coloque em risco a vida dos alunos, funcionários, professores e instrutores.

Conhecimentos específicos poderão ser obtidos nas seguintes disciplinas: Medicina na Aviação, Combate ao Fogo em Aeronaves e Segurança de Voo, ou através de treinamento específico.

A área aeroportuária é de alto risco. Evite o uso de inflamáveis e fontes de calor no interior das salas de aula, hangares, pátios entre outros. Cuidado especial deve ser tomado com pontas de cigarro, principalmente próximo aos hangares, onde há grande quantidade de combustível em estoque e gramados próximos à área de movimento do aeródromo. Só ingresse nas áreas de movimento do aeródromo se estiver devidamente habilitado e identificado, ou se estiver na presença de pessoa capacitada, pois pode haver aeronave em movimento. Respeite as delimitações e autorizações.

5.9 Casos de Incêndio

Em casos de incêndio, a evacuação deverá ocorrer pelas vias de acesso às salas de aula ou dependências, observando o caminho mais curto, desobstruído e livre de fumaça.

O acesso às salas de aula é na maior parte ao ar livre, próximo à área externa da sede do Aeroclube. Tal rota de fuga é a melhor. Deve-se evitar o interior dos hangares. O responsável pelo recinto (professores e/ou coordenadores) poderá, desde que a situação seja controlável, iniciar o combate ao fogo. Devem-se observar com atenção as instruções do responsável pelo recinto e evitar o pânico.

Em caso de incêndio incontrolável, a área deverá ser evacuada rapidamente e os bombeiros serem acionados.

5.10 Emergência Médica

Em caso de emergência médica, ajude a vítima somente se estiver habilitado a prestar os primeiros socorros. Contate o resgate, mantenha a calma, afaste os curiosos, e cuide para que a vítima permaneça arejada e consciente.

As emergências médicas podem ser distinguidas:

- Pela frequência com que causam óbito ou incapacidade permanente;
- Pelo potencial de recuperação, se atendidas adequadamente;
- O socorrista deverá ter cuidado e frieza ao se deparar com uma emergência, que poderá ser clínica ou traumática.

São exemplos de emergências clínicas:

- Ataque cardíaco;
- Crise convulsiva (Ataque epilético);
- Choque, entre outros.

São exemplos de emergências traumáticas:

- Acidentes aeronáuticos;
- Acidentes rodoviários;
- Quedas de grandes alturas entre outros.

O socorrista deverá estar apto a distinguir o tipo de emergência e o que utilizar para resguardar o acidentado. Deve-se, também, salientar que grande número de falecimentos poderia ser evitado, pois o sucesso da recuperação é diretamente proporcional a um atendimento rápido, apropriado e preciso.

5.11 Primeiros Socorros

Os primeiros socorros, prestado pelo pessoal que trabalha no aeroporto, podem salvar vidas. Acidentes ocorridos fora do expediente normal, com elevado número de vítimas, serão auxiliados inicialmente pelo Corpo de Voluntários de Emergência – CVE, grupo treinado para minimizar os efeitos do acidente até a chegada da estrutura médica. O CVE é acionado, nos casos de emergência com muitas vítimas, para somar esforços com a equipe orgânica e evitar interrupções na prestação do socorro. É formado por pessoas, empregadas em diversos setores do aeroporto, distinguidas pelo grande amor que nutrem ao próximo.

É fundamental que a pessoa interessada em prestar primeiros socorros frequente curso específico para obter os conhecimentos mínimos necessários.

Todo atendimento de emergência, mesmo prestado por profissional, possui limitações. Desta forma, caso o estado de saúde da vítima piore e/ou, seja instável, o socorrista deverá limitar-se a confortar e acalmar a vítima até a chegada da equipe médica.

- O atendimento de Primeiros Socorros compreende o atendimento Pré-Hospitalar e tem como principais objetivos;
- Reconhecer o quadro do paciente;
- Iniciar o tratamento;
- Evitar e conter hemorragias;
- Manter livre as vias aéreas, para uma respiração normal;
- Avaliar a parte circulatória, observar os batimentos cardíacos e o estado de consciência;
- Impedir o agravamento das lesões, evitando complicações;
- Prevenir o estado de choque;
- Proteger as áreas queimadas;
- Manter os ossos fraturados o mais próximo de sua posição normal;
- Transportar o paciente, com segurança, para o hospital;
- Inspirar confiança – Evitar o pânico.

6. Gerenciamento de Recursos

Os procedimentos aqui descritos, que servem de orientação aos envolvidos nesse programa de treinamento, têm por objetivo estabelecer normas e padrões para as rotinas operacionais durante os voos. Algumas regras gerais para a condução dos voos, bem como orientações doutrinárias aplicáveis ao profissional de carreira, serão aqui descritas.

O piloto habilitado exerce sua função, dentro da equipe, de forma pré-estipulada. Procedimentos operacionais devem ser padronizados. Sempre que o piloto, por motivo essencial, operar fora do padrão, deverá alertar seu colega antes de executar a manobra.

6.1 Crew Resource Management - CRM

O CRM é uma filosofia operacional que tem por objetivo prevenir acidentes aeronáuticos através do aperfeiçoamento da interação entre as pessoas, bem como do gerenciamento dos recursos disponíveis. A essência do CRM é melhorar a interação homem X máquina.

O 1º programa de CRM direcionado para a aviação foi iniciado pela United Airlines em 1981, após ter-se identificado que o erro humano foi o agente causador (falha no gerenciamento, falhas de comunicação interpessoal e outras) de parte dos acidentes ocorridos na década de 70.

Estudos da NASA também mostraram que 60% dos acidentes fatais, ocorridos na aviação comercial, envolveram falhas na filosofia CRM, o que gerou a necessidade de:

- Definição de funções e responsabilidades;
- Importância da comunicação (fonia bem executada);
- Reconhecer e utilizar todos os recursos disponíveis;
- Reconhecer que a segurança é responsabilidade de todos.

O CRM está presente, em qualquer tipo de voo (mesmo em voos com um único piloto – *single pilot*), quando cada etapa é planejada adequadamente, bem como quando são utilizados todos os recursos e informações para aumentar a produtividade e melhorar os índices de segurança de voo, como por exemplo: utilização de *checklist*, verificação de dados sobre a rota a ser voada, manutenção adequada entre outros.

6.2 Filosofia de Trabalho na Cabine de Comando

Os trabalhos na cabine de comando devem transcorrer com profissionalismo, assistência mútua e cordialidade. Cada piloto deve complementar, assistir seu colega de cockpit para que a troca constante de informações e *callouts* padronizados facilitem a comunicação e exerçam papel importante na detecção imediata das falhas e/ou de eventuais casos de incapacitação.

6.3 Disciplina Operacional

É a habilidade de planejar, organizar, efetuar e acompanhar os procedimentos rotineiros ou não da aviação. A disciplina operacional envolve disciplina de cabine e disciplina propriamente dita.

A disciplina de cabine é regulada pelo cumprimento dos padrões operacionais previstos no manual do avião e nos regulamentos e normas vigentes. A disciplina propriamente dita está diretamente associada ao profissionalismo, bom comportamento do piloto.

6.4 Filosofia da Utilização do Checklist

Durante a operação da aeronave é essencial que sejam utilizadas as listas de cheques. O aluno-piloto deve obedecer à filosofia de utilização habitual das listas para que, no futuro, sua adaptação em aeronaves mais complexas e avançadas seja mais tranquila.

É importante para a segurança de voo que o piloto esteja mentalmente voando à frente da aeronave. A forma correta é executar a lista de cheques de memória, seguindo uma ordem pré-definida e um fluxo coerente com a disposição dos equipamentos, procedimento chamado de *scanflow*. Depois de terminada a preparação do cockpit de acordo com a respectiva fase do voo, o piloto deverá conferir se todos os itens importantes foram selecionados, lendo o *checklist* correspondente, iniciando sempre pelo seu título (Ex.: “*After Takeoff Checklist*”) para em seguida prosseguir a leitura dos itens constantes do mesmo. Após o término, deve-se anunciar que o cheque foi completado no seguinte padrão: “*After Takeoff Checklist Completed*”. A execução do *checklist* deverá ser interrompida caso algum item não tenha sido executado, informando: “*standby at...*”. Somente após efetuar a ação requerida é que a leitura deverá ser reiniciada e completada. Agindo dessa forma evitar-se-á que qualquer ação seja esquecida.

Durante a leitura dos *checklists* de emergência, as ações solicitadas nos mesmos deverão ser efetuadas simultaneamente, exceto quando a emergência possuir procedimentos que devam ser efetuados com urgência, quando então serão efetuados de memória (Ex: procedimento de combate ao

fogo no motor). O fato de se ter que realizar algum procedimento de emergência de memória não elimina a obrigatoriedade da leitura do seu respectivo *checklist*.

O manual de operações da aeronave contém informações importantes acerca de suas características e limitações, sendo, imprescindível que o piloto o mantenha sempre atualizado e o leia regularmente.

7. Piloto Privado de Avião

Os Cursos Práticos de Piloto Privado de Avião, Piloto Comercial de Avião/IFR e Instrutor de Voo de Avião são compostos por vários requisitos, que são integrantes de determinados documentos estabelecidos e controlados pelos seguintes órgãos do sistema de aviação civil, são eles:

- Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC;
- Gerencia Técnica de Organização de Formação - GTOF;
- Gerência de Pessoal e Licenças – GPEL;

As informações necessárias para obtenção destes requisitos podem ser obtidas no próprio Manual dos Cursos de PPA, PCA/IFRA e INVA, no Manual do Comando da Aeronáutica – MCA, nos Manuais de Cursos Teóricos e Práticos do Aeroclube de Juiz de Fora, no RBAC 61 e nas instruções suplementares da ANAC.

Este capítulo visa informar os requisitos determinados, proporcionando uma orientação ao aluno piloto para que desenvolva seu curso com determinados objetivos.

A categoria de Piloto Privado de Avião, a primeira e mais importante na carreira do candidato, é a qual o mesmo adquirirá os conhecimentos básicos no contexto da aviação, levando-os consigo em toda a sua vida no exercício das atividades aéreas, sejam elas desportivas, comerciais e/ou particulares.

7.1 Prerrogativas

O detentor da Licença de Piloto Privado de Avião atuará como piloto em comando, ou como copiloto, não podendo prestar serviços aéreos remunerados a terceiros. Não poderá atuar como piloto de qualquer aeronave pública ou privada, exceto nos seguintes casos:

Aeronave classificada como Serviços Aéreos Privados – TPP ou como Privada Experimental – PET de sua propriedade ou cujo proprietário tenha autorizado a operação;

Aeronave classificada como Instrução Pública – PIN ou como Instrução Privada – PRI alugada por ele da entidade que a opera. No caso de aeronave PIN, o piloto deve estar associado à entidade operadora da mesma;

Aeronave classificada como Serviços de Transporte Público Não Regular – TPX, desde que ele a tenha arrendado e o contrato de arrendamento esteja registrado no Registro de Aeronaves Brasileiras – RAB.

PARA QUE O DETENTOR DA LICENÇA DE PILOTO PRIVADO DE AVIÃO EXERÇA AS PRERROGATIVAS DE TAL CATEGORIA EM CARÁTER NOTURNO, SERÁ NECESSÁRIO O ATENDIMENTO DE CERTOS REQUISITOS ESTABELECIDOS NO PARÁGRAFO 61.67 (F) DO RBAC 61 - REGULAMENTOS BRASILEIROS DE AVIAÇÃO CIVIL. REQUISITO;

7.2 Exigências

São várias as exigências estabelecidas para a obtenção da Licença de Piloto Privado de Avião em função das características do meio onde são realizadas as operações aéreas. O solicitante deverá cumprir as seguintes exigências:

Ter completado 18 anos de idade e ter concluído, com aproveitamento, o ensino de 1º grau;

Atender aos requisitos de conhecimentos, através de aprovação nos exames da Banca da ANAC;

Estar ciente da Regulamentação Aeronáutica no que diz respeito às normas e regulamentos aeronáuticos (CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica, RBAC- Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil, instruções, normas, métodos e procedimentos relativos aos serviços de controle de tráfego aéreo);

Ter realizado, no mínimo, 43 horas de voo, sendo elas: 28 horas em duplo comando, 10 horas em comando, 03 horas de voo noturno e 02 horas de voo de cheque;

Ser detentor de um Certificado Médico Aeronáutico – CMA de 2ª classe válido, comprovando sua aptidão psicofísica.

8. Piloto Comercial de Avião / IFR

A categoria de Piloto Comercial de Avião/IFR, a segunda na carreira do candidato. Onde ele ampliará seus conhecimentos e aperfeiçoará sua técnica de pilotagem, profissionalizando-se e tornando-se apto ao exercício inerente da profissão, sejam elas nas aeronaves de pequeno, médio ou grande porte, na categoria privada ou comercial.

8.1 Prerrogativas

Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos no RBAC 61, as prerrogativas do detentor de uma licença de Piloto Comercial de Avião são:

Exercer todas as prerrogativas do detentor de uma licença de Piloto Privado de Avião;

Atuar como piloto em comando de aeronave não empregada em voos de transporte aéreo público;

Atuar como piloto em comando em serviços de transporte aéreo público em aeronaves homologadas para operação com somente um piloto;

Atuar como copiloto em serviços de transporte aéreo público em aeronaves homologadas para

operação com, no mínimo, dois pilotos.

PARA QUE AS PRERROGATIVAS DO DETENTOR DA LICENÇA POSSAM SER EXERCIDAS À NOITE, O SOLICITANTE DEVE TER RECEBIDO INSTRUÇÃO DUPLO COMANDO EM VOO NOTURNO, INCLUINDO DECOLAGENS, ATERRISSAGENS E NAVEGAÇÃO. O EXERCÍCIO DAS PRERROGATIVAS DA LICENÇA DE PILOTO COMERCIAL DE AVIÃO EM VOOS INTERNACIONAIS, NAS CATEGORIAS AVIÃO, É CONDICIONADO AO ATENDIMENTO, PELO SEU DETENTOR, AOS REQUISITOS ESTABELECIDOS NO RBAC 61.

8.2 Exigências

São várias as exigências estabelecidas para a obtenção da licença de Piloto Comercial de Avião/IFR, em função da profissionalização requerida neste curso. O solicitante deverá cumprir as seguintes exigências:

Ter completado 18 anos de idade e deve ter concluído, com aproveitamento, o ensino de 2º grau;

Estar ciente da Regulamentação Aeronáutica no que diz respeito às normas e regulamentos aeronáuticos (CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica, RBAC - Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil, instruções, normas, métodos e procedimentos relativos aos serviços de controle de tráfego aéreo).

O nível de conhecimento requerido é aquele apropriado às prerrogativas previstas para o detentor de uma licença de Piloto Comercial de Avião, abrangendo, no mínimo, os seguintes aspectos:

- Regulamentação Aeronáutica;
- Conhecimentos Técnicos sobre Aeronaves da categoria para a qual é solicitada a licença;
- Desempenho e Planejamento de voo;
- Desempenho e Limitações humanas;
- Meteorologia;
- Navegação Aérea;
- Operação dos Equipamentos de Bordo;
- Procedimentos Operacionais;
- Teoria de voo e Radiocomunicação.

Ter realizado no mínimo, 140 horas de voo (contando as horas do Curso de Piloto Privado de Avião), sendo elas: 71 horas visuais em comando (50 destas devem ser navegação), 20 horas de voo por instrumentos e 6 horas noturnas e 25 horas de voo em simulador. Além do voo de cheque.

9. Instrutor de Voo de Avião

A habilitação de Instrutor de Voo de Avião permite a participação direta na formação de alunos e pilotos, adicionando à sua carreira uma experiência que jamais poderá ser adquirida no exercício de outra atividade no âmbito da aviação.

9.1 Prerrogativas

Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos no RBAC 61, as prerrogativas do detentor de uma habilitação de instrutor de voo são:

Supervisionar voos solo de alunos;

Ministrar instrução de voo para a concessão das licenças de Piloto Privado e Comercial de Avião, de Linha Aérea e das Habilitações de Classe, de Voo por Instrumentos e de Instrutor de Voo de Avião.

Para que as prerrogativas estabelecidas no RBAC, do detentor da habilitação, o instrutor de voo deve:

- Possuir licença de pilotagem de graduação igual ou superior à licença para a qual a instrução estiver sendo ministrada;
- Ser detentor das habilitações para as quais a instrução estiver sendo ministrada;
- Ser habilitado para agir como piloto em comando da aeronave sendo usada para a instrução.

9.2 Exigências

São várias as exigências estabelecidas para a obtenção da habilitação de Instrutor de Voo— Avião em são determinadas em conformidade com os pré-requisitos estabelecidos para a licença na qual será averbada a habilitação. O solicitante deve ter:

Demonstrado que possui os conhecimentos requeridos para a concessão de uma Licença de Piloto Comercial de Avião, conforme estabelecido no parágrafo 61.93 do RBAC 61;

Realizado com aproveitamento um curso específico de instrutor de voo, homologado pela ANAC, para a categoria de aeronave correspondente à licença na qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos:

- Técnicas para ministrar Instrução;
- Avaliação do desempenho dos alunos;
- Processo de Aprendizado;
- Elementos para o Ensino eficaz;
- Filosofias de Treinamento;
- Desenvolvimento de Programas de Treinamento;
- Planejamento de Instrução;
- Técnicas de Instrução;
- Utilização de ajudas de Instrução;
- Análise e correção de erros dos alunos;
- Desempenho Humano e Limitações relevantes da instrução de voo;
- Riscos envolvidos em simulação de falhas e mau funcionamento de sistemas em aeronaves.

Atender aos requisitos de conhecimentos através de aprovação nos exames da Banca da ANAC, bem estar ciente da Regulamentação Aeronáutica no que diz respeito às normas e regulamentos aeronáuticos (CBA - Código Brasileiro de Aeronáutica, RBAC - Regulamentos Brasileiros de Aviação Civil, instruções, normas, métodos e procedimentos relativos aos serviços de controle de tráfego aéreo);

Sob a supervisão de um instrutor de voo habilitado, ter recebido instrução em voo sobre técnicas de instrução, incluindo demonstração, instrução prática de voo, reconhecimento e correção de erros normais dos alunos, praticando técnicas de instrução em todas as manobras e procedimentos de voo previstos para o nível de habilitação do solicitante, e aplicáveis à categoria de aeronave para a qual é solicitada a habilitação;

Ter demonstrado, em aeronave da categoria para a qual é solicitada a habilitação, a habilidade para ministrar instrução nas áreas correspondentes ao grau de perícia exigido para as demais habilitações técnicas que possuir e nas quais pretende ministrar instrução, abrangendo "*briefing*", "*debriefing*" e instrução teórica apropriada;

Ser detentor de um certificado de capacidade física, válido, da classe correspondente à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de voo e sem restrições ao voo solo;

Ter realizado missões totalizando, no mínimo, 27 horas em caráter duplo comando e piloto em comando de aeronaves.

10. Voo de Cheque

Após o aluno ter concluído a fase de horas do curso escolhido, ao final, ele deverá passar por um exame prático, denominado "voo de cheque".

Antes desse voo prático, o aluno deverá realizar uma prova teórica, de acordo com o curso que finalizará. Para o curso IFR, o aluno deverá passar por um voo de cheque no simulador.

O Aluno deverá solicitar ao último instrutor que tenha voado antes do voo de cheque, para separar a pasta do aluno, que será encaminhada para o setor de conferência, a fim de atualizar os documentos do aluno, conferir as FAPs e diários de bordos entre outros documentos.

Neste meio tempo, o aluno deve ler a IS 00-002, Revisão E, e, após, imprimir a página contendo o "*Checklist do Candidato*". Este documento está disponível na biblioteca do CAVOK.

Data de emissão: 11 de maio de 2018

IS nº 00-002
Revisão E

APÊNDICE E - CHECKLIST DO CANDIDATO

*Não é necessária a apresentação deste à ANAC.
Conforme o Decreto 9.094/2017, somente se exigirá que o candidato apresente as informações básicas de identificação. Todas as informações que constem em sistemas do governo federal devem ser neles obtidas, a partir dos dados básicos fornecidos pelo candidato.*

Marcar ✓ nos itens concluídos.

Marcar N nos itens não aplicáveis

Preparação para o exame

- ☐ Relógio
- ☐ Caneta, papel de rascunho e prancheta para anotações em voo
- ☐ Planejamento do voo (rota e tempo de voo previstos (se navegação), peso e balanceamento, combustível)
- ☐ Cartas aeronáuticas
- ☐ ROTAER, AIP Brasil e formulário de Plano de Voo (aceitáveis em versão digital; desnecessários caso sejam disponibilizados no aeródromo de partida)

Documentos pessoais

- ☐ Documento de identidade com foto
- ☐ CANAC
- ☐ Horas em CIV e declarações de instrução que comprovem os requisitos para a licença/habilitação pretendida e, caso requerido, o candidato possui os endossos dos instrutores nos moldes da IS 61-006

Aeronave

- ☐ Todos os instrumentos requeridos em bom estado de funcionamento (vide RBHA 91, seção 91.205)
- ☐ Verificar pendências no RAB (http://www2.anac.gov.br/aeronaves/cons_rab.asp)
- ☐ Diário de bordo e registros de manutenção atualizados
- ☐ Certificados de matrícula e aeronavegabilidade
- ☐ Apólice de seguro válida
- ☐ Ficha de inspeção anual de manutenção
- ☐ Licença da estação de rádio (ANATEL).
- ☐ Manual de voo original e *checklists*
- ☐ NSCA 3-13

FSTD

- ☐ Qualificação ANAC válida – verificar no sistema (não é necessário apresentar comprovante) (<http://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/empresas/simuladores-de-voo-fstd/simuladores-de-voo-fstd>)

Após o exame

- ☐ Receber a FAP original do examinador (exceto exames de credenciamento de examinador)

Origem: SPO



178/179

Após essa leitura, o aluno deverá preencher o “*Checklist*” de forma completa, se preparando para o cheque, de maneira que não deixe nenhum item de fora, apresentando toda a documentação presente nesse *checklist*. Após, deve se concentrar e realizar seu voo mental, a fim de obter um desempenho satisfatório no voo de cheque.

Passada essa conferência de pasta, a mesma será liberada ao instrutor, para que o mesmo faça uma conferência final e encaminhe o aluno ao checadore.

Vale ressaltar que o voo de cheque somente acontecerá após todo esse processo, sem exceções.