



Programa de Capacitação para
INSPETORES DE VOO DA ANAC



Sumário

1.	Apresentação	7
2.	Objetivo.....	8
3.	Inspetor de voo.....	8
4.	Funcionamento do programa.....	9
4.1.	Uso de CBTs e dispositivos de treinamento	10
4.2.	Autoestudo (self-study) e biblioteca de manuais.....	11
4.3.	Capacitação recorrente	11
4.4.	Seminários de atualização para capacitação recorrente.....	12
4.5.	Treinamentos previamente realizados e migração dos servidores de programas anteriores.....	12
4.6.	Formação avançada para o Inspetor de Voo.....	13
4.7.	Instrutores teóricos, de CAS, de aeronave ou simulador, líderes e mentores	13
4.8.	Certificado Médico Aeronáutico (CMA)	14
4.9.	Papéis do servidor.....	15
4.10.	Capacitação em serviço (CAS).....	16
4.11.	Procedimento “fast-track” para servidores que pretendam realizar exclusivamente às atividades atreladas a trilha de EXM.....	16
4.12.	Obrigações do servidor	17
5.	Trilhas de capacitação e etapas de aprendizagem	18
5.1.	Requisitos de entrada nas Trilhas	19
5.2.	Atividades abrangidas.....	21
5.3.	BIV - Trilha básica	24
5.3.1.	Capacitação recorrente da trilha básica.....	29
5.4.	EXM - Exames em voo	30
5.4.1.	Capacitação recorrente da trilha especializada de Exames - EXM.....	33
5.4.2.	Manutenção de habilitação válida para exames de concessão de licença (EXM-299)	34
5.4.3.	Capacitação de Inspetores de Voo para exames de proficiência linguística (Subject Matter Experts).....	35
5.5.	PTS - Avaliação de programas de treinamento e simuladores	35
5.5.1.	Capacitação recorrente da trilha de avaliação de programas de treinamento e simuladores - PTS.....	38
5.6.	AOP - Acompanhamento de operações.....	40
5.7.	CPE - Certificação de produto aeronáutico e ensaios em voo.....	42
5.8.	INT - Instrutor de Inspetor de Voo	45
5.9.	IAA – Membro da Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos	46

6.	Módulos de aeronaves.....	48
6.1.	Critérios de seleção.....	49
6.2.	Módulo de aeronave na categoria Avião	50
6.3.	Módulo de aeronave na categoria Helicóptero	51
6.4.	Módulo de aeronave na categoria outros (Planador, RPA, Balão, etc)	52
6.5.	Matriz Curricular para o módulo da aeronave-base	53
6.6.	Categoria Avião.....	54
6.6.1.	Aeronave-base Cessna C208 - Grand Caravan.....	54
6.6.2.	Aeronave-base MLTE - KING 90 SERIES.....	57
6.6.3.	Aeronave-base Jato Executivo Phenom 100/300.....	58
6.6.4.	Aeronave-base Jato Executivo Cessna Citation.....	60
6.6.5.	Aeronave-base Airbus 320 Series - Narrowbody	61
6.6.6.	Aeronave-base Boeing 737 Series - Narrowbody.....	63
6.6.7.	Aeronave-base Embraer 190 Series - Narrowbody.	64
6.6.8.	Aeronave-base ATR 42/72 - TURBOÉLICE	65
6.6.9.	Aeronave-base Boeing 777 series - Widebody.....	67
6.6.10.	Aeronave-base Airbus 330 Series - Widebody.....	69
6.7.	Categoria Helicóptero.....	71
6.7.1.	Aeronave-base Helicóptero Classe Monomotor Convencional - HMNC. 71	
6.7.2.	Aeronave-base Helicóptero Classe Monomotor Turboeixo – HMNT e Classe Multimotor Turboeixo – HMLT	72
6.7.2.1.	Família Airbus Helicopters	73
6.7.2.2.	Família Bell Helicopter	74
6.7.3.	Aeronave-base Helicóptero TIPO MULTIMOTOR - Grande e Médio Porte 76	
6.7.3.1.	Família Sikorsky Series.....	76
6.7.3.2.	Família Leonardo Series.....	78
6.8.	Categoria Outros - Aeronave-base Planador.	79
6.9.	Categoria Outros - Aeronave-base RPA Classe 3.	81
7.	Capacitação em serviço (CAS)	83
7.1.	CAS de Inspetor de Voo (BIV-CAS)	83
7.2.	CAS de Examinador (EXM-CAS)	84
7.3.	CAS de programas de treinamento (PTS-CAS)	87
7.4.	CAS de qualificação de FSTD (PTS-CAS-FS).....	89
7.5.	CAS em acompanhamento de operações (AOP-CAS).....	90
7.6.	CAS PEV-2 (CPE-CAS-P2).....	92
7.7.	CAS PEV-1 (CPE-CAS-P1).....	92
7.8.	CAS para Instrutor (INT-CAS)	93
7.9.	CAS para Instrutor de aeronave (INT-CAS-M)	94

8.	Atividades dos Inspectores de Voo	96
9.	Catálogo de Eventos de Capacitação.....	108
9.1.	BIV-100 Curso Básico de Inspetor de Voo	109
9.2.	BIV-101 GSI Air Operator Certification – OPS	114
9.3.	BIV-102 Fatores Humanos, CRM/SRM	116
9.4.	BIV-103 Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO) 117	
9.5.	BIV-104 Transporte de Artigos Perigosos (Chave 10)	117
9.6.	BIV-150 Curso de Atualização de Inspetor de Voo	117
9.7.	BIV-15X Seminários de atualização	117
9.8.	EXM-201 Curso de Formação de Examinadores	118
9.9.	EXM-202 Leitura orientada da IS 00-002	120
9.10.	EXM-203 UPRT - Upset Recovery Training (teórico)	120
9.11.	EXM-204 UPRT - Upset Recovery Training (prático)	121
9.12.	EXM-205 HURRT - Helicopter Upset Recognition and Recovery Training (teórico e prático).....	121
9.13.	EXM-206 Estágio de Adaptação Fisiológica SDF/IMAE/FAB, ou equivalente.....	122
9.14.	EXM-207 Formação de avaliadores em proficiência linguística	123
9.15.	EXM-250 Workshop de atualização em exames.....	126
9.16.	EXM-251 Atualização de avaliadores em proficiência linguística	126
9.17.	EXM-299 Manutenção de habilitação válida	126
9.18.	PTS-301 Programas de Treinamento: Análise e Avaliação	127
9.19.	PTS-302 UPRT - Upset Recovery Training.....	130
9.20.	PTS-303 Familiarização em avaliação operacional de aeronaves.....	130
9.21.	PTS-304 Familiarização em qualificação de FSTD	130
9.22.	PTS-310 Evidence Based Training – EBT	131
9.23.	PTS-311 AQP - Programa de Qualificação Avançada.....	131
9.24.	PTS-312 MPL e treinamento baseado em competências	132
9.25.	PTS-350 Atualização em Programas de Treinamento.....	133
9.26.	PTS-35X Seminários de atualização em programas de treinamento.....	133
9.27.	AOP-401 Acompanhamento de Operações	134
9.28.	AOP-402 Análise de desempenho de aeronaves	136
9.29.	AOP-501 Operações com visibilidade reduzida.....	136
9.30.	AOP-502 Operações PBN RNP-AR	137
9.31.	AOP-503 Programas de degelo e antigelo.....	137
9.32.	AOP-504 Operações EDTO/ETOPS	138
9.33.	AOP-505 Programa de acompanhamento e análise de dados de voo – PAADV 139	
9.34.	AOP-510 Operação com carga externa	139

9.35. AOP-511 Procedimentos por instrumentos Point In Space (PinS) – Helicóptero	142
9.36. AOP-512 Operações NVIS.....	143
9.37. AOP-520 Aeronaves remotamente pilotadas	144
9.38. CPE-601 PEV-2 (teórico mais prático)	145
9.39. CPE-602 PEV-1 (teórico mais prático)	145
9.40. CPE-603 Treinamento de emergências em ensaio	145
9.41. CPE-604 Fatores Humanos/Ergonomia/Tecnologia aplicada	147
9.42. CPE-650 Treinamento de técnicas de voo de ensaio.....	147
9.43. CPE-651 Estágio de Adaptação Fisiológica SDF/IMAE/FAB, ou equivalente.....	148
9.44. CPE-699 Manutenção de experiência de voo.....	148
9.45. INT-701 Curso de Formação de Facilitadores de Aprendizagem	149
9.46. INT-702 Curso de Instrutor para CAS	149
9.47. INT-703 Curso de instrutor em simulador (operação e cenários)	149
9.48. INT-704 Curso de mentoria/desenvolvimento de líderes ou similar.....	150
9.49. IAA-801 CIAA do CENIPA ou equivalente do exterior (investigação de acidentes) 151	
9.50. IAA-802 CIAA do CENIPA ou equivalente do exterior (investigação de incidentes) 151	
9.51. IAA-803 Investigação de acidentes em helicópteros (USC Viterbi, NTSB ou equivalente)	151
10. Competências dos Inspectores de Voo.....	152

1. Apresentação

O Inspetor de Voo da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, servidor público federal detentor de licença de piloto de aeronave, conforme definido pela IN nº 137, de 28 de março de 2019, exerce diversas atividades relacionadas à certificação de produto aeronáutico e à certificação e vigilância dos operadores aéreos e tripulantes com vistas à manutenção da segurança operacional da aviação civil brasileira e internacional. Conforme entendimento consolidado na literatura acadêmica e nas principais autoridades de aviação civil internacional, a capacitação dos inspetores é importante alicerce para a implementação das atribuições relacionadas à supervisão da segurança operacional pela Autoridade de Aviação Civil. Sob este ângulo, nota-se uma nítida movimentação da comunidade nacional e internacional no tocante a implantação de programas de capacitação mais modernos e que atendam às necessidades particulares de cada instituição. Neste sentido, a ANAC alinha-se às técnicas modernas de capacitação de pessoal e emerge com um novo modelo de capacitação dos Inspectores de Voo, baseado nas competências requeridas para o exercício da referida função.

Em de fevereiro de 2006, o Governo Federal, por intermédio do Decreto nº 5.707, instituiu a Política e as Diretrizes para o Desenvolvimento de Pessoal - PNDP - da administração pública federal direta, autárquica e fundacional, que tem como finalidade precípua a melhoria da eficiência e da qualidade dos serviços públicos prestados ao cidadão; o desenvolvimento permanente do servidor público; a adequação de competências requeridas dos servidores aos objetivos da instituição; a divulgação e gerenciamento das ações de capacitação e a racionalização e efetividade dos gastos com capacitação. Como descrito no Guia de Gestão da Capacitação por Competências do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – “A partir deste momento, os referenciais sobre competências assumem papel central na discussão sobre os processos de capacitação e desenvolvimento de pessoas na Administração Pública, destacando-se o seu caráter de modernização dos modelos de gestão de pessoas, particularmente de uma perspectiva mais estratégica desses modelos no contexto das organizações.”

No âmbito das diretrizes internacionais emanadas pela Organização de Aviação Civil Internacional – OACI junto aos Estados Contratantes, percebe-se grande preocupação daquela autoridade internacional no tocante ao estabelecimento de critérios de qualificações mínimas e treinamentos do pessoal responsável pelo processo de certificação e de vigilância da aviação civil do país signatário. A referida diretriz encontra-se positivada em diversos documentos da OACI, merecendo destaque o delineado no 4º Elemento Crítico – *Qualified Technical Personnel* (Anexo 19 e DOC 9734) e no DOC 10070, publicado recentemente e que traz orientações gerais para elaboração do programa de capacitação dos inspetores de aviação civil sob o alicerce do mapeamento das competências requeridas para o exercício da referida função. Além do exposto, percebe-se grande movimentação da comunidade aeronáutica e das autoridades de aviação civil internacionais, tais como FAA- Federal Aviation Administration e EASA - European Aviation Safety Agency, no tocante a alinhar seus programas de capacitação a métodos que estejam diretamente relacionados às competências requeridas para o exercício de determinada função.

Na esteira deste reconhecido modelo contemporâneo de qualificação de pessoal, a ANAC elaborou o presente Programa Específico de Capacitação de Inspectores de Voo com base no diagnóstico das atividades e competências requeridas para o exercício da referida função, com

vistas a manutenção da segurança de voo da aviação civil brasileira de forma eficiente. Por fim, importante ressaltar que o referido programa foi elaborado com farto embasamento legal, atrelado às melhores práticas nacionais e internacionais, garantindo ampla participação dos atuais Inspectores de Voo da ANAC em suas diversas áreas de atuação.

2. Objetivo

Capacitar os Inspectores de Voo da ANAC, visando à melhoria do desempenho institucional e da qualidade dos serviços prestados pela Agência e ao incremento contínuo do nível de desempenho da segurança operacional da aviação civil brasileira, de forma eficiente e alinhado às premissas delineadas no Decreto nº 5.707/2006, na Lei 11.182/05 e demais legislações correlatas.

3. Inspetor de voo

Conforme estabelecido na Instrução Normativa nº 137/2019 o inspetor de voo é o servidor da ANAC, detentor de uma licença de piloto de aeronave e devidamente qualificado, que exerce as atividades relacionadas à certificação de produto aeronáutico e à certificação e vigilância dos operadores aéreos e tripulantes, cuja execução seja intrinsecamente ligada ao voo.

4. Funcionamento do programa

O programa específico de capacitação de Inspetores de Voo é complementar aos programas específicos OPS e PEL. Sua finalidade é prover a capacitação apropriada para a execução daquelas atividades cuja execução seja intrinsecamente ligada ao voo. A lista completa de atividades de um servidor designado como Inspetor de Voo encontra-se no capítulo 5.2. As atividades que não requerem formação prévia específica de operação de aeronave não são objeto deste programa.

São elegíveis a participar do Programa Específico de Capacitação de Inspetores de Voo todos os servidores da ANAC que se enquadrem na definição de Inspetor de Voo constante da IN 137/2019 independentemente de sua lotação. Os servidores serão alocados, inicialmente, na trilha de formação básica. Cada trilha, além da trilha básica do programa, pode estabelecer requisitos de entrada específicos. Para alguns eventos específicos de trilhas determinadas, podem ser definidos requisitos próprios.

Após concluir a capacitação em serviço da trilha básica e ter publicada em boletim sua designação como Inspetor de Voo, o servidor fica elegível a realizar as atividades alocadas na trilha básica, dentro do prazo de vigência dos eventos considerados periódicos.

Uma vez concluída a trilha básica, o servidor pode participar das trilhas de formação especializada e dos módulos de treinamento de aeronaves, desde que atenda aos requisitos específicos de cada trilha, quando houver. Em geral, as trilhas especializadas estabelecem que a capacitação em serviço somente poderá ser iniciada após concluído ou validado o treinamento de pelo menos um dos módulos de aeronave, visto que a capacitação em serviço será voltada para a(s) respectiva(s) aeronave(s).

Finalizada a capacitação em serviço de uma das trilhas especializadas, o servidor fica apto a realizar as atividades estabelecidas para aquela trilha, nas aeronaves dos módulos para os quais foi qualificado.

Concluindo o módulo de uma nova aeronave, o servidor deverá novamente passar pelos eventos de capacitação em serviço das trilhas especializadas para aquela aeronave.

Abaixo apresentamos o infográfico com a representação gráfica de forma resumida, todo o Programa Específico de Capacitação de Inspetores de Voo:



4.1. Uso de CBTs e dispositivos de treinamento

Quando um módulo de treinamento de aeronave requerer a realização de CBT (Computer-Based Training), o servidor receberá login e senha de acesso à plataforma, e deverá realizar o curso para o qual foi designado dentro do prazo estabelecido, concluindo com sucesso a avaliação gerada pelo sistema. O acesso a outros cursos da plataforma pelo servidor é livre e a qualquer tempo. A plataforma de cursos pode disponibilizar um fórum de discussão para os servidores tirarem dúvidas. A plataforma de cursos pode fornecer ainda acesso a diversos outros materiais educacionais, de acesso livre para os servidores. O servidor assume responsabilidade pelo acesso e uso do sistema, e se compromete em não repassar a terceiros seus dados de acesso. A contagem de horas de capacitação é pelo valor pré-estabelecido para o curso, não pelo tempo que o servidor efetivamente levou.

Quando um módulo de treinamento de aeronave requerer a realização de sessões de treinamento em um dispositivo de treinamento ou simulador, o servidor deverá comparecer ao local designado na data e hora agendados. Caso haja necessidade de emissão de passagens e diárias, deverá ser solicitado pelo servidor à sua gerência com a antecedência estabelecida. O servidor se responsabiliza em se preparar antecipadamente para as sessões de treinamento, realizando por conta própria o estudo prévio considerado necessário.

Caso seja disponibilizado acesso contínuo a um dispositivo de treinamento, operado pela ANAC ou por terceiros, o servidor compromete-se a utilizá-lo para as missões estabelecidas para treinamento solo ou em dupla, agindo sempre com o profissionalismo e a seriedade requeridas pela profissão.

4.2. Autoestudo (self-study) e biblioteca de manuais

Está à disposição dos Inspectores de Voo uma biblioteca dos manuais de operação de todas as aeronaves abrangidas pelos módulos de aeronave deste programa. A biblioteca de manuais está disponível em plataforma de acesso centralizada. É responsabilidade do servidor fazer o estudo dos manuais quando necessário para um evento de capacitação ou para o planejamento ou execução de uma das atividades laborais. Se for necessário um manual de uma aeronave não disponível na plataforma de acesso, o servidor deverá solicitar o acesso ao manual para a biblioteca central.

Quando, num módulo de aeronave, for estabelecido que o Inspetor de Voo deverá realizar o autoestudo (self-study) de uma aeronave específica, ele deverá estudar os manuais desta aeronave por conta própria, no período estabelecido. O servidor deverá realizar uma prova de equipamento, sendo requerido aproveitamento mínimo de 70%. O Inspetor de Voo se responsabiliza por agir de maneira ética e profissional, mantendo segredo a respeito do banco de questões e não disponibilizando o material da Agência para pessoas externas ao Programa de Capacitação.

Importante ressaltar que, nos módulos de aeronaves, o autoestudo é apenas um complemento aos treinamentos práticos da aeronave-base, pois destina-se exclusivamente à familiarização do servidor com as outras aeronaves abrangidas pelo módulo.

Por fim, independentemente das ações de capacitação estabelecidas neste programa, é inerente à profissão de piloto, e por extensão ao Inspetor de Voo, a necessidade de manter-se atualizado por conta própria em alterações dos regulamentos operacionais e de tráfego aéreo.

4.3. Capacitação recorrente

Cada uma das trilhas e módulos deste programa prevê, quando pertinente, eventos de capacitação recorrente ou periódica. É importante que o servidor e sua chefia imediata estejam atentos aos prazos de validade de cada evento de capacitação. Algumas das trilhas ou módulos podem apresentar diversas possibilidades de capacitação recorrente.

Anualmente, o AICD (agente de integração de capacitação, ou responsável que venha a substituí-lo) deverá realizar um levantamento das capacitações recorrentes que serão necessárias, a fim de agendar a realização dos respectivos eventos.

Quando forem programados cursos de atualização em determinadas áreas, o respectivo coordenador técnico é responsável por verificar o rol de assuntos que apresentaram atualização entre as ações de capacitação, a fim de adaptar periodicamente tanto o conteúdo dos cursos de atualização como dos cursos iniciais.

A não realização das capacitações recorrentes nos prazos estabelecidos impede a realização, pelo servidor, das atividades estabelecidas para a respectiva trilha – ou ainda para todas as

atividades em que o servidor se habilitou para um determinado módulo de aeronave, conforme o caso.

Um evento de capacitação recorrente poderá ser realizado até 6 meses após o fim da validade prevista na respectiva trilha ou módulo, desde que previamente agendado. Neste caso, o servidor continuará apto a realizar as atividades previstas na trilha até cumprir com aproveitamento a capacitação. Entretanto, se na data do vencimento da capacitação, não houver evento de revalidação agendado, o servidor ficará impedido de trabalhar nas atividades da respectiva trilha.

4.4. Seminários de atualização para capacitação recorrente

Algumas das trilhas deste programa de capacitação preveem, como forma alternativa de capacitação recorrente, a participação do servidor em uma série de palestras, seminários ou outros eventos de curta duração para atualização em assuntos relacionados às atividades desempenhadas.

O AICD deverá, semestralmente, realizar levantamento de assuntos que possam ser tratados em eventos de curta duração para a promoção dos seminários de atualização daquele período. O levantamento incluirá pesquisa entre os servidores e uma verificação das atualizações de regulamentos, assuntos em voga na comunidade internacional, e novas publicações acadêmicas ou na imprensa e editoras especializadas.

Alternativamente, no papel de protagonistas de sua capacitação, os próprios servidores podem sugerir diretamente ao AICD assuntos específicos para palestras, workshops e seminários de atualização ou padronização, com a participação de pessoal externo ou mesmo ministrados pelos próprios servidores.

4.5. Treinamentos previamente realizados e migração dos servidores de programas anteriores

A título de transição, estabelece-se o período de 24 (vinte e quatro) meses para adequação do atual quadro de servidores pilotos às trilhas de capacitação definidas.

Todos os treinamentos previamente realizados pelos servidores na área da aviação, seja em outras superintendências/gerências da ANAC, órgãos públicos, empresas privadas nacionais ou internacionais etc., serão avaliados quanto ao objeto, validade e utilidade e poderão ser aproveitados para complementar e/ou substituir atividades de formação nas trilhas de capacitação.

Após a alocação dos servidores nas trilhas e módulos e análise dos treinamentos faltantes, cada servidor será solicitado a confirmar sua alocação, podendo submeter informações complementares que julgue necessárias.

Em princípio, servidores previamente qualificados se enquadram numa dessas categorias:

- Servidores que realizam atividades objeto deste programa a menos de 24 meses deverão complementar, no prazo estabelecido, todos os eventos faltantes na trilha básica, exceto a CAS. Também deverão complementar todos os eventos não realizados nas trilhas especializadas em que sejam alocados, inclusive CAS que não foram realizadas;

- Servidores que realizam atividades objeto deste programa a mais de 24 e menos de 48 meses deverão complementar, no prazo estabelecido, os eventos das trilhas especializadas em que sejam alocados, bem como os eventos recorrentes necessários. Nesse caso, são dispensados dos eventos de CAS para o primeiro módulo de aeronaves, nas trilhas em que sejam inicialmente alocados;

- Servidores que realizam atividades objeto deste programa a mais de 48 meses deverão complementar, no prazo estabelecido, os eventos das trilhas especializadas em que sejam alocados, bem como quaisquer eventos recorrentes necessários. São dispensados dos eventos de CAS e poderão atuar como instrutores de cursos, instrutores de módulos de aeronave ou instrutores de CAS, durante o período de transição aqui estabelecido.

Findo o levantamento, a SPO estabelecerá um plano de realização e complemento dos treinamentos faltantes.

4.6. Formação avançada para o Inspetor de Voo

Conforme estabelecido pelo Programa Permanente de Capacitação da ANAC, a formação avançada tem o objetivo de aperfeiçoar as competências dos servidores, visando ao aprimoramento do desempenho em atividades mais complexas.

Podem-se considerar como formação avançada cursos e eventos de pós-graduação, treinamentos especializados em aeronaves, simuladores ou sala de aula, congressos, workshops e seminários, participação em grupos de trabalho de pesquisa científica e demais atividades que agreguem conhecimento considerável ao servidor para o desempenho de suas atividades laborativas.

Dada a diversidade de possibilidades, a formação avançada não é preestabelecida neste programa, cabendo ao Inspetor de Voo buscar essas oportunidades de capacitação, em especial nas áreas relacionadas a ciências aeronáuticas, engenharia aeronáutica, segurança de voo, gestão de qualidade, análise de dados, operações aéreas, gestão da aviação, aeroespaço, dentre outras.

4.7. Instrutores teóricos, de CAS, de aeronave ou simulador, líderes e mentores

São servidores da ANAC, colaboradores externos, ou pessoas contratadas ou de outra maneira terceirizadas, que atendam aos requisitos de experiência estabelecidos para a realização da função. No caso dos servidores, devem estar com as atividades da trilha de capacitação válidas. Adicionalmente, devem ser reconhecidos pela SGP e Gerência como servidores em condições de disseminar o conhecimento, de acordo com o almejado pelo gestor. No caso dos servidores da ANAC, são Inspetores de Voo devidamente designados como instrutores, conforme estabelecido neste programa nos capítulos 4.9, 4.10 e 5.8. Devem ser escolhidos para a função conforme seu perfil, especialmente dentre aqueles que exercem papel de liderança e são assim reconhecidos por seus pares.

Instrutores teóricos são responsáveis por ministrar aulas e palestras, elaborar e revisar conteúdos e coordenar cursos e eventos estabelecidos nas trilhas de capacitação deste programa. Se comprometem a, sempre que designados a atuar como instrutores, preparar-se adequadamente para a atividade. Sua atuação nessa função é reconhecida para crédito neste programa: os instrutores teóricos ficam dispensados de assistir aulas se ministraram, elaboraram ou revisaram aquele mesmo conteúdo nos últimos 12 meses.

Instrutores de CAS são responsáveis por guiar os inspetores alunos na execução das atividades, fornecendo a estes as competências práticas requeridas no dia-a-dia, através do desenvolvimento de suas habilidades e atitudes. São responsáveis ainda por disseminar o conhecimento referente às operações aéreas fiscalizadas, especialmente para os servidores com menor experiência prévia. Assim, devem fazer-se disponíveis para os alunos aos quais forem designados, ficando à disposição destes para auxiliar nas tarefas, sanar dúvidas e garantir o bom desenvolvimento das atividades.

Instrutores de aeronave são peças fundamentais na redução dos custos de execução deste programa. São os principais responsáveis pela multiplicação do conhecimento e das características específicas de aeronaves e de suas operações. Ao aceitar essa designação, o instrutor de aeronave se compromete a sempre ser um facilitador do processo de ensino-aprendizagem e a manter-se atualizado com as melhores práticas da indústria referentes à operação daquela aeronave. São responsáveis, ainda, por desenvolver materiais instrucionais referentes às aeronaves abrangidas por seu módulo e a sanar dúvidas dos servidores referentes às aeronaves, devendo dedicar parte de seu tempo para essas atividades.

Instrutores, por sua própria natureza, são líderes e mentores. Desempenham um importante papel de atuar como modelo para os Inspectores de Voo, dando sempre o exemplo do profissionalismo requerido para a função. Tem o papel de liderar equipes e, ainda mais importante, desenvolver os próximos servidores, atuando como mentores. É importante haver tal reconhecimento por parte das chefias imediatas, que são responsáveis por alocar os instrutores da maneira mais eficaz.

Às chefias imediatas, compete ainda liberar o instrutor de suas atividades normais do dia-a-dia para preparar e ministrar aulas teóricas ou práticas sempre que necessário. O AICD informará à chefia do instrutor, com a devida antecedência, a necessidade de participação nos eventos deste programa, de maneira a permitir o agendamento apropriado de atividades e a liberação do servidor em tempo hábil. As chefias devem atuar junto aos instrutores de CAS, de maneira a priorizar a alocação de tarefas que impliquem melhor qualidade de instrução. Um instrutor deve sempre priorizar as atividades de instrução, a fim de garantir o bom funcionamento do programa de capacitação e render dividendos futuros para o setor de sua lotação e para toda a ANAC. Para avaliação de desempenho dos instrutores, será levada em conta a sua participação em eventos relacionados com a atividade instrucional.

4.8. Certificado Médico Aeronáutico (CMA)

Atividades ou ações de capacitação que requeiram manipulação dos controles da aeronave em voo real pelo servidor requerem um Certificado Médico Aeronáutico (CMA) válido,

preferencialmente de 1ª classe. A participação nos módulos de aeronaves também pode requerer um CMA válido, de classe especificada no respectivo módulo.

O servidor que necessitar de CMA deverá requerer a revalidação, de acordo com um dos procedimentos abaixo descritos:

- Revalidação em credenciado - o servidor deverá solicitar ao AICD formulário de encaminhamento a uma das clínicas ou médicos credenciados da ANAC, de sua livre escolha, para a revalidação da classe requerida de CMA, sem custos com taxas. Não haverá reembolso de exames solicitados à parte.

- Revalidação em credenciado (Reembolso) - o servidor deverá comparecer a uma das clínicas ou médicos credenciados da ANAC, de sua livre escolha, para a revalidação da classe requerida de CMA, às suas expensas. Deverá solicitar à SGP o reembolso das taxas correspondentes, dentro de 90 dias da revalidação do CMA através de procedimento publicado por esta. Não haverá reembolso de exames solicitados à parte.

- Revalidação interna - o servidor deverá agendar com a GTFH/SPO a realização da revalidação com os médicos da ANAC. Estes fornecerão solicitações de exames a serem realizados externamente pelo servidor, quando necessário. Não haverá reembolso dos exames.

O servidor deverá consultar o AICD sobre qual dos procedimentos acima está em vigor no momento da solicitação.

4.9. Papéis do servidor

Neste programa, o servidor recebe diferentes papéis, conforme sua experiência e posicionamento nas trilhas. São eles:

- Servidor Aluno - é o servidor que foi designado para participar da trilha básica deste programa, porém ainda não realizou a capacitação em serviço. Diz-se também do servidor que está realizando capacitação em serviço de qualquer das trilhas de formação especializada.

- Inspetor de Voo - é o servidor que concluiu a capacitação em serviço da trilha básica deste programa, e está apto a realizar as atividades consideradas básicas listadas no capítulo 5.2.

- Inspetor de Voo [da trilha] [da aeronave] - é o servidor que cursou um módulo de treinamento da aeronave segundo este programa, e que concluiu com sucesso um evento de capacitação de serviço de uma das trilhas especializadas. Esse servidor está apto a realizar as atividades alocadas para aquela trilha, somente nos grupos de aeronaves em que se encontra qualificado segundo este programa.

- Instrutor [da aeronave] - diz-se daquele servidor que cumpriu com sucesso a trilha de instrutor, e que possui experiência considerável ou notório conhecimento em determinada aeronave. Tal servidor pode ser designado para ministrar treinamento segundo este programa a outros inspetores para atividades naquela aeronave.

- Instrutor de CAS - é aquele servidor que realizou a trilha de instrutor, e que possui dois anos de experiência ou conhecimento notório em determinada trilha especializada. Tal servidor

pode ser designado como instrutor de CAS e/ou ministrar instrução em eventos da trilha que cursou ou detém comprovada expertise. Esse servidor é responsável por orientar os outros servidores na execução das atividades e por garantir a disseminação do conhecimento dentro da Agência. Neste programa, esta função é distinta da função de “supervisor de CAS” presente em outros programas, visto que requer capacitação específica para a função.

4.10. Capacitação em serviço (CAS)

Quando, nas trilhas de capacitação, for indicada a realização de capacitação em serviço, será designado ao servidor um instrutor de CAS, que será o responsável pela condução integral da CAS daquele servidor. O servidor aluno realizará as tarefas indicadas para o evento (listadas no capítulo apropriado deste programa), sob supervisão do instrutor de CAS, que será o responsável direto pela execução apropriada das atividades. É importante que o instrutor se assegure que o aluno executou todas as tarefas indicadas durante o período de realização da CAS.

O AICD será o responsável por inscrever o servidor aluno na realização da capacitação em serviço, abrindo o processo pertinente, indicando o instrutor de CAS e entregando a este a lista de tarefas a serem realizadas, com o critério de desempenho a ser observado e as fichas a serem preenchidas.

Somente podem ser designados como instrutores servidores que tenham concluído a trilha de instrutor e possuam ao menos 2 anos de experiência ou conhecimento notório em atividades na trilha em que atuarão.

O instrutor de CAS será o responsável por agendar junto ao aluno a realização das tarefas, reunindo-se com este em ocasiões oportunas, de forma a explicar com antecedência os passos de sua execução, erros comuns e problemas frequentemente encontrados. Após a execução das tarefas, o instrutor deverá explicar ao aluno quais os procedimentos realizados em seguida e como se dá o andamento do processo.

Encerrada a CAS, o instrutor deve preencher os formulários recebidos do AICD e lhe restituir o processo, para que possa prosseguir com a designação do servidor nas atividades em que este foi qualificado.

Na maioria das trilhas especializadas, a CAS é atrelada a determinada aeronave, conforme o módulo no qual o servidor está inscrito. Assim, as tarefas realizadas deverão ser voltadas preferencialmente para a aeronave-base daquele módulo. Na impossibilidade de realizar o CAS na aeronave-base, podem ser consideradas atividades nas outras aeronaves abrangidas pelo módulo, mas nunca em aeronaves pertencentes a módulos distintos. Quando o servidor se inscreve em um novo módulo de aeronave, deverá realizar nova CAS para aquele módulo, podendo ser aplicada uma redução de carga horária de até 80% do total das tarefas previstas no programa para esta nova aeronave – ou seja, o aluno executará ao menos 20% do total previsto. A redução se dará a critério exclusivo do instrutor, que levará em conta o desempenho do aluno.

4.11. Procedimento “fast-track” para servidores que pretendam realizar exclusivamente às atividades atreladas a trilha de EXM

Para os servidores pilotos da ANAC que pretendam realizar apenas atividades da trilha especializada de exames (EXM), adota-se o seguinte procedimento de progressão agilizada, condicionado à disponibilidade de vaga em módulos de aeronaves:

- O servidor deve realizar os eventos BIV-100 e BIV-102 da trilha básica;
- Deve se qualificar num módulo de aeronave; e
- Deve realizar os eventos previstos na trilha de exames até completar EXM-CAS.

A partir daí, o servidor fica apto a realizar as atividades da trilha EXM, devendo realizar periodicamente a capacitação recorrente da trilha e do seu módulo de aeronaves, a fim de manter sua qualificação válida. Caso haja mudança de lotação do servidor para a SPO, ou caso este pretenda realizar as outras atividades de escopo desse programa, o servidor deverá complementar sua capacitação para se alinhar à integralidade do previsto em cada trilha que irá atuar.

Ressalta-se que este procedimento não é válido para servidores lotados na SPO. Para estes - e para servidores de outras UORG que pretendam realizar outras atividades de outras trilhas - deve-se realizar a progressão estabelecida neste programa.

4.12. Obrigações do servidor

Não obstante as demais previsões descritas neste documento, para participação neste programa específico de capacitação, o servidor deverá atender às seguintes condições:

- a) Os servidores deverão atender os requisitos e procedimentos estabelecidos na IN 90/2015 e na IN 137/2019, ou normas que as substituam ou complementem, para a matrícula, frequência e desistência em eventos de capacitação.
- b) As ações de treinamento serão avaliadas, em formulário próprio, pelos seus participantes e, em se tratando de evento interno, também pelo(s) respectivo(s) instrutor(es).
- c) Nos casos de celebração de termos de cooperação ou memorando de entendimento entre instituições, os servidores da ANAC devem observar os termos dos referidos institutos, bem como zelar pelo seu correto cumprimento, com exemplar conduta ética e bom comportamento.
- d) Os servidores designados pelos acordos de cooperação técnica e pelos memorandos de entendimento devem cumprir com as formas de registro e controle estabelecidos em instrumento próprio.

5. Trilhas de capacitação e etapas de aprendizagem

As etapas de aprendizagem e as trilhas de capacitação foram elaboradas com vistas ao alcance das competências do Inspetor de Voo, buscando garantir a padronização na execução de cada atividade, com conseqüente evolução dos níveis de segurança operacional.

Inicialmente, tomou-se por base a lista de atividades e competências mapeadas para o exercício da função de Inspetor de Voo, bem como as premissas definidas no Programa Permanente de Capacitação da ANAC. De posse de tais informações, foram identificadas as atividades que tinham competências em comum e que não requeriam capacitação específica em aeronave. O domínio deste grupo de competências comuns a muitas atividades é o que se pretende alcançar por meio da Trilha Básica de Inspetor de Voo (BIV).

Nesta linha de raciocínio, foram mapeadas, também, as competências específicas, em especial aquelas inerentes a atividades que requeiram conhecimento específico de algum grupo de aeronaves. O domínio destas competências deverá ser alcançado pela conclusão com êxito de uma das Trilhas de Formação Especializada, a seguir discriminadas:

- Exames em Voo (EXM);
- Avaliação de Programas de Treinamento E Simuladores (PTS);
- Acompanhamento de Operações (AOP);
- Certificação de Produto Aeronáutico e Ensaios em Voo (CPE),
- Instrutor de Inspetor de Voo (INT)
- Membros da Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos (IAA).

Cumprir lembrar que o desenho das trilhas especializadas busca atender ao objetivo precípua definido pelo Programa de Capacitação Permanente da ANAC, qual seja, o alcance de competências e padronização na atuação do Inspetor de Voo nas diversas subáreas da ANAC.

ETAPAS DE APRENDIZAGEM	TRILHA
FORMAÇÃO INICIAL	BÁSICA DE INSPETOR DE VOO (BIV)
FORMAÇÃO ESPECIALIZADA	EXAMES EM VOO (EXM)
	AVALIAÇÃO DE PROGRAMAS DE TREINAMENTO E SIMULADORES (PTS)

	ACOMPANHAMENTO DE OPERAÇÕES (AOP)
	CERTIFICAÇÃO DE PRODUTO AERONÁUTICO E ENSAIOS EM VOO (CPE)
	INSTRUTOR DE INSPETOR DE VOO (INT)
	INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS (IAA)

5.1. Requisitos de entrada nas Trilhas

A definição dos requisitos mínimos de acesso a cada trilha busca levar em consideração as competências pretéritas do servidor, permitindo que o aprendizado possa ter início a partir dos seus conhecimentos e experiência adquiridos na sua atuação prévia à ANAC. Atende-se, assim, ao princípio da economicidade, minimizando-se, na medida do possível, os custos financeiros e de tempo da Administração Pública.

Para cada trilha de capacitação, foram estabelecidos os seguintes requisitos mínimos de acesso:

FORMAÇÃO BÁSICA/INICIAL	
TRILHA	REQUISITOS DE ACESSO
BÁSICA DE INSPETOR DE VOO (BIV)	<input type="checkbox"/> Ser detentor de licença de piloto em qualquer categoria de aeronave.

FORMAÇÃO ESPECIALIZADA	
TRILHA	REQUISITOS DE ACESSO
EXAMES EM VOO (EXM)	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Ter concluído satisfatoriamente a trilha básica de Inspetor de Voo; <input type="checkbox"/> Ser detentor de licença de piloto comercial na categoria da aeronave, exceto para atividades relacionadas a RPAS (drones); <input type="checkbox"/> Para atividades em que a operação da aeronave esteja intrinsecamente vinculada com operações IFR, o servidor deve dispor de habilitação IFR na categoria da aeronave <input type="checkbox"/> Para atividades em Planadores e Balão Livre, ser detentor da respectiva licença.
AVALIAÇÃO DOS PROGRAMAS DE TREINAMENTO E QUALIFICAÇÃO DE TRIPULANTES E SIMULADORES (PTS)	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Ter concluído satisfatoriamente a trilha básica de Inspetor de Voo; <input type="checkbox"/> Ser detentor de licença de piloto comercial na categoria da aeronave, exceto para atividades relacionadas a RPAS (drones); e <input type="checkbox"/> Para atividades em que a operação da aeronave esteja intrinsecamente vinculada com operações IFR, o servidor deve dispor de habilitação IFR na categoria da aeronave.
ACOMPANHAMENTO DE OPERAÇÕES (AOP)	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Ter concluído satisfatoriamente a trilha básica de Inspetor de Voo; <input type="checkbox"/> Ser detentor de licença de piloto comercial na categoria da aeronave, exceto para atividades relacionadas a RPAS (drones); e <input type="checkbox"/> Para atividades em que a operação da aeronave esteja intrinsecamente vinculada com operações IFR, o servidor deve dispor de habilitação IFR na categoria da aeronave.

<p>CERTIFICAÇÃO DE PRODUTO AERONÁUTICO E ENSAIOS EM VOO (CPE)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Ter concluído satisfatoriamente a trilha básica de Inspetor de Voo; <input type="checkbox"/> Ser detentor de licença de piloto comercial na categoria da aeronave; <input type="checkbox"/> Ser detentor da habilitação de operação de voo por instrumentos IFR, na respectiva categoria de aeronave/ <input type="checkbox"/> Ser detentor do Certificado Médico Aeronáutico - CMA de 1ª Classe válido; e <input type="checkbox"/> Ser detentor da habilitação de TIPO e/ou CLASSE da aeronave representativa da qual pretenda atuar como piloto de ensaio.
<p>INSTRUTOR DE INSPETOR DE VOO (INT)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Ter concluído satisfatoriamente a trilha básica de Inspetor de Voo; <input type="checkbox"/> Ter concluído satisfatoriamente outra trilha da formação especializada; <input type="checkbox"/> Possuir experiência mínima de 02 (dois) anos de atuação como Inspetor de Voo em uma das trilhas da formação especializada que irá atuar como instrutor, exceto na trilha de investigação de acidentes aeronáuticos; e <input type="checkbox"/> Para atividades em que a operação da aeronave esteja intrinsecamente vinculada com operações IFR, o servidor deve dispor de habilitação IFR na categoria da aeronave.
<p>MEMBRO DA COMISSÃO DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS (IAA)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Ter concluído satisfatoriamente a trilha básica de Inspetor de Voo; <input type="checkbox"/> Ser detentor de licença de piloto comercial na categoria da aeronave, ou ainda piloto de RPAS, planador ou balão, conforme aplicável; e <input type="checkbox"/> Possuir experiência mínima de 01 (um) ano de atuação como Inspetor de Voo em qualquer das trilhas da formação especializada.

5.2. Atividades abrangidas

Abaixo, são apresentadas as atividades endereçadas em cada trilha. Para maiores detalhes, verificar a lista completa de atividades no capítulo 8.1.

<p>TRILHA (quantitativo de atividades)</p>	<p>ATIVIDADES ABRANGIDAS PELA TRILHA</p>
<p>Básica (23)</p>	<p>1. Análise de BROA 2. Análise de MEL[†]</p>

	<ol style="list-style-type: none"> 3. Análise de fichas de instrução 4. Análise documental[†] 5. Análise de dados operacionais 6. Análise de guia de rotas 7. Aprovação de pouso em local não registrado 8. Aprovação de EFB 9. Aprovação de eventos de demonstração aérea 10. Aprovação para operação RVSM 11. Aprovação para operações PBN (exceto RNP-AR) 12. Apuração de infrações[†] 13. Avaliação de desempenho de aeronave para cumprimento de requisitos de rota 14. Avaliação para uso do requisito de autonomia do RBAC 121.456(a) em substituição ao RBAC 135 15. Avaliar procedimentos para assegurar conformidade com limitações de peso e balanceamento de aeronaves 16. Conduzir auditorias[†] 17. Conduzir inspeções de rampa[†] 18. Entrevistar pessoal técnico[†] 19. Emitir parecer sobre normas e procedimentos de controle do tráfego aéreo 20. Emitir parecer sobre padrões mínimos de desempenho e eficiência[†] 21. Promover estudos, emitir pareceres e participar da utilização e aplicação de novas tecnologias[†] 22. Promover estudos, propor normas e emitir pareceres relacionados a padrões operacionais mínimos[†] 23. Propor a atualização dos padrões de certificação operacional[†]
Exames (23)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Acompanhamento e vigilância de examinador credenciado 2. Analisar recurso de questão de exame teórico de pilotos 3. Exame de Proficiência RPAS 4. Exame de Proficiência IFR 5. Exame de Competência em Aeronave 6. Exame em Rota 7. Exame de Observação de Examinador Credenciado 8. Exame de Observação de Instrutor 9. Exame de proficiência de balão livre 10. Exame de proficiência de classe 11. Exame de proficiência de CPL 12. Exame de proficiência de instrutor 13. Exame de proficiência de MPL 14. Exame de proficiência de PC

	<ol style="list-style-type: none"> 15. Exame de proficiência de piloto agrícola 16. Exame de proficiência de PLA/H 17. Exame de proficiência de planador 18. Exame de proficiência de PP 19. Exame de proficiência de tipo 20. Exame de proficiência para convalidação de licença/habilitação estrangeira 21. Exame de proficiência realizado para fins de julgamento de obtenção ou revalidação de CMA 22. Exame para determinação de nível de proficiência linguística * 23. Reexame de piloto
<p>Programas de Treinamento e Simuladores de Voo (13)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Análise de programa de treinamento 2. Análise de manual de curso de piloto 3. Análise e avaliação de programa de CRM 4. Avaliação de programa de treinamento 5. Análise e avaliação de programa de qualificação avançada – AQP* 6. Análise e avaliação de treinamento baseado em evidências – EBT* 7. Análise e avaliação de treinamento baseado em competências e MPL* 8. Elaboração de regulamentos e normas técnicas relativas à instrução prática de voo 9. Avaliação operacional de aeronaves (AVOP)* 10. Avaliação de dispositivo de treinamento (FSTD)* 11. Avaliação de modificação de simulador para manutenção de conformidade* 12. Avaliação de simuladores de voo -FFS* 13. Avaliação de aeronave para instrução IFR sob capota
<p>Acompanhamento de Operações (20)</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Análise/avaliação de SOP 2. Avaliação de MGO* 3. Voos de prova (avaliação operacional) 4. Testes de validação (avaliação operacional) 5. Voos de acompanhamento 6. Aprovação para operação internacional 7. Avaliação para uso de piloto automático em substituição a um segundo em comando 8. Aprovação de NVIS* 9. Aprovação de operação de carga externa (A, B, C e D; Long line e short line) * 10. Aprovação para operações PBN RNP-AR* 11. Aprovação para operações PBN PinS*

	<ul style="list-style-type: none"> 12. Aprovação de programa de anti-gelo ou degelo* 13. Aprovação para ETOPS* 14. Aprovação para operação com visibilidade reduzida (LVO – CAT II, CAT III, HUD/HGS, EFVS)* 15. Exame de proficiência de pilotos para operação em carga externa* 16. Teste de habilidade do piloto-chefe de carga externa* 17. Análise de manual de carga externa* 18. Certificação do programa de acompanhamento e análise de dados de voo - PAADV* 19. Avaliação de solicitações referentes a RPAS* 20. Aprovação de operações especiais ou procedimentos alternativos com RPAS*
Certificação de Produtos (6)	<ul style="list-style-type: none"> 1. Análise de manual de operações de aeronave (AOM/FCOM) 2. Avaliação de AFM/RFM 3. Avaliação de checklists/QRH 4. Avaliação de ergonomia/fatores humanos 5. Ensaio em voo 6. Voos de produção
Instrutor (4)	<ul style="list-style-type: none"> 1. Atuar como instrutor de CAS 2. Atuar como instrutor em cursos 3. Atuar como instrutor de aeronaves neste programa 4. Preparar conteúdo de aulas
Membro do Comitê de Investigação de Acidentes Aeronáuticos (1)	<ul style="list-style-type: none"> 1. Representar a ANAC em comissões de investigação de acidentes aeronáuticos

(◆) Atividades assinaladas com uma estrela: significa que a realização daquela atividade tem o foco no piloto ou na pilotagem da aeronave justificando, portanto, sua inclusão neste programa. A atividade pode ser realizada com outro escopo, foco e objetivo por servidores com outra formação e capacitação.

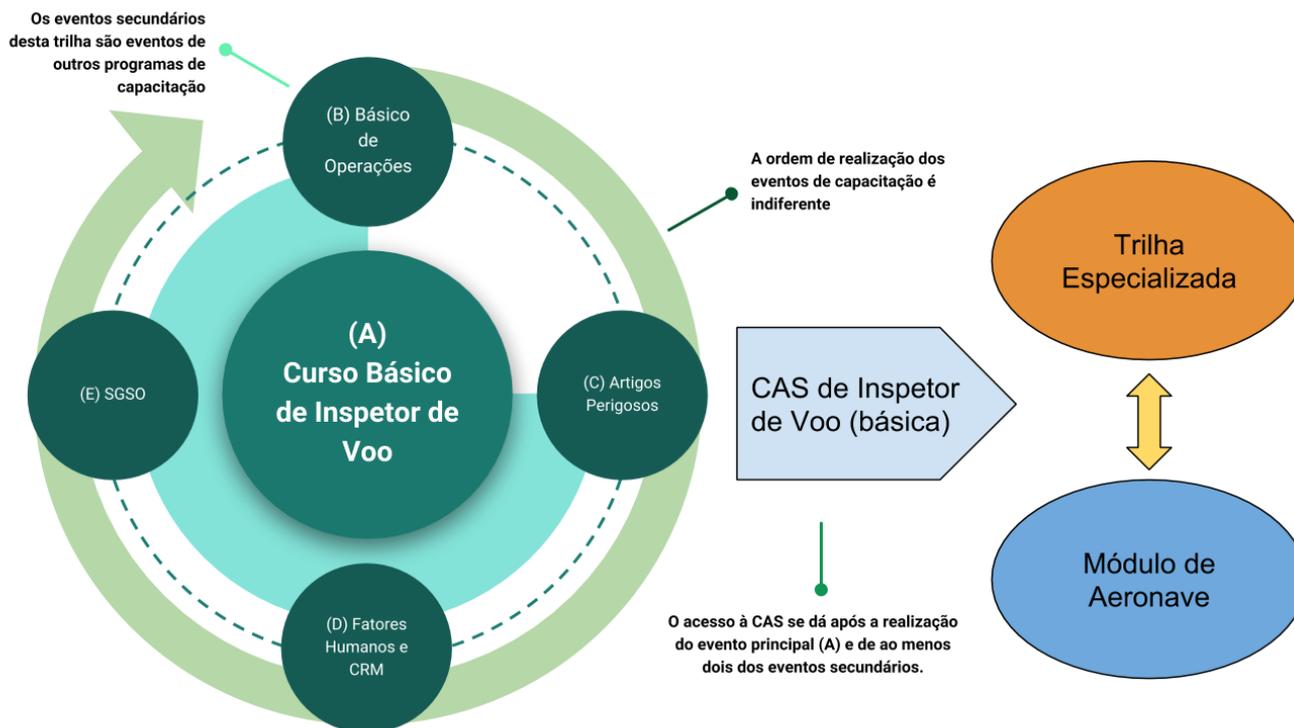
(*) Atividades assinaladas com um asterisco: são atividades que requerem eventos de capacitação específicos para sua realização.

5.3. BIV - Trilha básica

O ponto de partida do servidor neste programa de treinamento é a trilha de formação inicial denominada “trilha básica”, cujo conteúdo encontra-se resumido no quadro abaixo.

TRILHA BÁSICA (FORMAÇÃO INICIAL)			
ROL DE EVENTOS			
Código do evento	Nome do evento	Periodicidade	Condicionantes
BIV-100	Curso Básico de Inspetor de Voo	Indefinida *	Os eventos BIV-100 a 104 podem ser realizados em qualquer ordem. * sua periodicidade é indefinida, pois seu evento periódico é o BIV-150 ou a série de eventos descrita no BIV-15X.
BIV-101	Curso Básico de Inspetor de Operações	N/A	Equivalente ao GSI OPS da ICAO. Validados eventos de conteúdo similar, que incluam as 5 fases de certificação. Conteúdo deste evento não especificado neste programa. Os eventos BIV-100 a 104 podem ser realizados em qualquer ordem.
BIV-102	Fatores Humanos, CRM/SRM (ou curso validado como similar)	A cada 4 anos	São validados cursos em que ao menos 70% do conteúdo equivale ao previsto. Não restritivo para execução de atividades desde que executado no período definido. Os eventos BIV-100 a 104 podem ser realizados em qualquer ordem.

BIV-103	Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)	N/A	<p>Validado qualquer tipo de evento que contemple os elementos do SGSO.</p> <p>Não restritivo para execução de atividades desde que executado no período definido.</p> <p>Conteúdo deste evento não especificado neste programa.</p> <p>Os eventos BIV-100 a 104 podem ser realizados em qualquer ordem.</p>
BIV-104	Transporte de Artigos Perigosos (Chave 10)	A cada 3 anos	<p>Validado qualquer evento com conteúdo equivalente.</p> <p>Não restritivo para execução de atividades desde que executado no período definido.</p> <p>Conteúdo deste evento não especificado neste programa.</p> <p>Os eventos BIV-100 a 104 podem ser realizados em qualquer ordem.</p>
BIV - CAS	CAS de Inspetor de Voo (Trilha Básica)	N/A	<p>Aluno executará as atividades da trilha sob supervisão de um instrutor por um período mínimo de dois meses.</p> <p>Somente pode ter início após a realização do curso básico do Inspetor de Voo (BIV-100) e mais dois eventos entre BIV-101 a 104.</p>



**Trilha básica de inspetor de voo (BIV) -
Visualização esquemática**

Ao ingressar no programa, o servidor inicia sua progressão pela trilha básica, que corresponde à formação inicial do Inspetor de Voo.

A trilha básica se distingue da maior parte das trilhas especializadas por estabelecer um requisito de entrada mais acessível, com o objetivo principal de nivelar os conhecimentos dos servidores e por não depender da participação do servidor em um módulo de aeronave. Esta trilha também apresenta uma progressão flexível, podendo os eventos iniciais serem realizados em qualquer ordem. Alguns dos eventos de capacitação desta trilha são, na verdade, eventos de capacitação de outros programas (OPS, PEL, PSOE, etc.), que podem ser creditados neste, o que facilita a entrada e a transição do servidor.

Dois eventos foram desenvolvidos especificamente para a trilha básica, sendo os pilares principais a partir dos quais as trilhas de formação especializada desenvolvem seus conteúdos:

- **Curso básico de Inspetor de Voo** - é o evento de capacitação principal da trilha, familiarizando o servidor com as atividades consideradas básicas do Inspetor de Voo, explanando

o desenvolvimento do servidor, e o familiarizando com as diferentes operações aéreas praticadas no Brasil e no mundo. Nivelam e atualizam conhecimentos, lembrando aos servidores regras de tráfego aéreo e conhecimentos operacionais - especialmente àqueles que estejam sem praticar o voo quando são admitidos no programa. O servidor não pode iniciar a capacitação em serviço antes de ter concluído este curso. Alternativamente, o curso pode ser dividido em partes ou módulos, cursados em separado, mas sua conclusão só será validada ao serem realizados todos os módulos.

- **Fatores humanos e CRM** - evento de capacitação destinado à nivelção de conhecimentos dos servidores pilotos e à avaliação das práticas de CRM nas atividades por estes desempenhadas. Alternativamente, podem ser validados cursos que contemplem pelo menos 70% do conteúdo estabelecido para o curso sugerido neste programa. Este curso não é impeditivo para início da capacitação em serviço, mas é requerido para conclusão da trilha básica e acesso a uma das trilhas de formação especializada.

Os demais eventos fazem parte de outros programas de capacitação e são considerados essenciais para o Inspetor de Voo:

- **Curso básico de inspetor de operações** ou similar - pode ser validado por curso equivalente ao ICAO GSI Air Operator Certification - OPS (STP 18700) ou de conteúdo similar, que aborde as 5 fases de certificação. Esse curso é complementar ao curso básico de Inspetor de Voo, pois tem conteúdo distinto e considerado essencial. O servidor não pode iniciar a capacitação em serviço antes de ter realizado este curso. Não são considerados como válidos para suprir essa necessidade os cursos denominados “básico PEL” ou “básico OPS”, a definição dos requisitos mínimos de acesso ministrados em 2017 e 2018, por não se adequarem ao conteúdo do curso de referência.

- **Sistema de gerenciamento de segurança operacional** - pode ser validado qualquer curso considerado equivalente a este, inclusive externo, que apresente ao servidor os componentes, bem como o funcionamento e operacionalização de um SGSO. Isso inclui todos os cursos de 30 a 40 horas que foram oferecidos pela ANAC aos regulados, independentemente do porte do operador. Este curso não é impeditivo para início da capacitação em serviço, mas é requerido para completar a trilha básica e acessar uma das trilhas de formação especializada.

- **Transporte de artigos perigosos** - pode ser validado qualquer curso de conteúdo equivalente ou superior ao da chave 10, para que o servidor se familiarize com o assunto. Se o servidor for proveniente de um operador aéreo, e estiver dentro da data de validade considerada para o programa, o curso será validado com aquela data de validade. Este curso não é impeditivo para início da capacitação em serviço, mas é requerido para completar a trilha básica e acessar uma das trilhas de formação especializada.

Em suma, para que o servidor inicie a “**CAS de Inspetor de Voo (básica)**”, este deverá ter concluído com sucesso o “Curso básico de Inspetor de Voo (BIV-100)”, um evento equivalente ao BIV-101, e ao menos um dos outros três eventos da trilha. Esses eventos podem ser realizados em qualquer ordem. Entretanto, todos os cinco eventos iniciais da trilha devem ser concluídos para que o servidor possa ser designado como Inspetor de Voo.

A designação como Inspetor de Voo tem validade de três anos.

5.3.1. Capacitação recorrente da trilha básica

A trilha básica também prevê dois tipos de capacitação recorrente. O evento de código BIV-150, Curso de Atualização de Inspetor de Voo, é o evento periódico requerido para aqueles servidores que estejam somente na trilha básica e não participem das trilhas especializadas. Deve ser realizado a cada 3 (três) anos.

Alternativamente, para todos os servidores, podem ser promovidos seminários periódicos de atualização em assuntos diversos. A participação em 3 (três) seminários num período de 12 meses é considerada suficiente para prorrogar por mais um ano a designação do servidor como Inspetor de Voo. O comparecimento a eventos externos pode ser aceito, conforme procedimento descrito estabelecido na IN 137/2019.

Servidores que participam das trilhas especializadas EXM, PTS ou CPE não necessitam realizar a capacitação recorrente da trilha básica, desde que estejam em dia com suas respectivas trilhas especializadas.

EVENTOS PERIÓDICOS (TRILHA BÁSICA)			
Código do Evento	Nome do Evento	Periodicidade	Condicionantes
BIV -150	Curso de Atualização de Inspetor de Voo	A cada 3 anos	Ter participado do curso básico de Inspetor de Voo (BIV-100). Também válido como capacitação recorrente para a trilha AOP.
BIV-15X	Seminários de atualização (assuntos diversos)	Variável	O servidor poderá substituir a realização do BIV-150 pela participação em 3 (três) eventos distintos desta série. Também válido como capacitação recorrente para a trilha AOP.

Formação especializada	Trilhas de formação especializada deste programa	Variável	<p>O servidor que for designado nas trilhas de formação especializada EXM, PTS ou CPE não necessita cursar BIV-150, enquanto participar da capacitação recorrente da trilha especializada.</p> <p>O mesmo não se aplica à trilha AOP, cuja capacitação recorrente é a participação em BIV-150 ou BIV-15X.</p>
BIV-102	Fatores Humanos, CRM/SRM (ou curso validado como similar)	A cada 4 anos	<p>São validados cursos em que ao menos 70% do conteúdo equivale ao previsto. Não restritivo para execução de atividades desde que executado no período definido.</p> <p>Os eventos BIV-100 a 104 podem ser realizados em qualquer ordem.</p>
BIV-104	Transporte de Artigos Perigosos (Chave 10)	A cada 3 anos	<p>Validado qualquer evento com conteúdo equivalente. Não restritivo para execução de atividades desde que executado no período definido. Conteúdo não especificado neste programa. Os eventos BIV-100 a 104 podem ser realizados em qualquer ordem.</p>

5.4. EXM - Exames em voo

Trata-se de uma das trilhas de formação especializada, que pode ser cursada em conjunto com um dos módulos de aeronave. É voltada para aqueles Inspectores de Voo que dedicarão seus esforços para atividades de condução e fiscalização de exames de outros tripulantes (cheques),

inclusive de proficiência linguística. Uma lista dos requisitos para acesso à trilha, e das atividades por ela abrangidas, encontram-se nas tabelas 5.1 e 5.2 respectivamente.

TRILHA DE EXAMES - EXM (FORMAÇÃO ESPECIALIZADA)			
Código do Evento	Nome do Evento	Periodicidade	Condicionantes
EXM-201	Curso de Formação de Examinadores	N/A	
EXM-202	Leitura orientada da IS 00-002	Indefinida, no entanto compulsória a cada nova revisão.	Auto estudo. Leitura orientada EAD.
EXM-203	UPRT - Upset Recovery Training (teórico)	A cada 3 anos	Evento obrigatório para exames. Somente categoria avião.
EXM-204	UPRT - Upset Recovery Training (prático)	A cada 3 anos	Evento obrigatório para o inspetor que ocupa assento de pilotagem. Somente categoria avião.
EXM-205	HURRT - Helicopter Upset Recognition and Recovery Training (teórico e prático)	A cada 3 anos	Evento obrigatório para o inspetor que ocupa assento de pilotagem. Somente categoria helicóptero.
EXM-CAS	CAS de Examinador	Compulsório para cada novo módulo de aeronave.	Ter concluído o curso EXM-201, EXM -202 e ter concluído ou validado um módulo de aeronave.
EXM-206 (Opcional)	Estágio de Adaptação Fisiológica S DFA/IMAE/FAB, ou equivalente.	Conforme validade do curso	Evento recomendado para quem realiza operações que envolvam voo noturno ou sobre extensões de água em que é requerido conhecimento sobre desorientação

			espacial ou voo em grandes altitudes. Vide: http://www2.fab.mil.br/ima/index.php/setores/sdfa
EXM-207 (Opcional)	Formação de avaliadores em proficiência linguística	N/A	Formação obrigatória para aqueles servidores que atuarão como SME em exames de proficiência linguística. Requer que o servidor possua ICAO English Level 5 ou superior.
EXM-CAS-PL	CAS em proficiência linguística	Indefinido	
EXM-299 (opcional)	Manutenção de habilitação válida	Anual	Para servidores que realizam exames de concessão de licenças de PP

O primeiro evento da trilha, o “**Curso de Formação de Examinadores**” (EXM-201), é também seu evento principal. Este curso possui versões/módulos diferenciados para diferentes categorias de aeronave (avião, helicóptero, planador, etc.). Assim, é facultado a um servidor que realizará exames em diferentes categorias de aeronave completar apenas os módulos das categorias faltantes, em vez de realizar novamente curso em sua totalidade. O curso é desenhado para desenvolver as competências necessárias à realização de diferentes tipos de exames em voo, independentemente do modelo de aeronave a ser utilizado, visto que essas especificidades serão abordadas na capacitação em serviço.

O próximo evento, denominado “**Leitura orientada da IS 00-002**” (EXM-202), é importante para que o servidor se familiarize com os padrões estabelecidos para a condução dos diversos exames, bem como a fiscalização dos agentes públicos credenciados pela ANAC para realização dos referidos exames. Pode ser realizada após ou concomitantemente ao curso de formação de examinadores, no entanto, deverá ser concluído antes da realização do CAS. Importante frisar que o servidor alocado nesta trilha deverá realizar a leitura orientada da IS 00-002 a cada nova revisão publicada pela ANAC.

Os eventos de “**Upset Recovery Training - UPRT**” (EXM - 203 a 205) têm requisitos de participação que dependem das atividades que serão efetivamente realizadas pelo servidor. Todos os servidores que realizarão exames em aeronaves de asa fixa deverão realizar o curso EXM-203 (UPRT teórico), sem exceção. Estudos demonstram que realizar mesmo que somente um curso teórico já implica um significativo ganho de desempenho. No entanto, se o servidor realiza as atividades não só em simulador, como também em aeronave, deverá compulsoriamente cursar

também o evento EXM-204 (UPRT prático). Já os servidores que realizarão exames em aeronaves de asas rotativas deverão realizar o treinamento EXM-205 (HURRT - Helicopter Upset Recognition and Recovery Training), que é um curso teórico e prático das principais emergências aplicável aos helicópteros. A parte prática do treinamento, quando requerida, pode ser realizada antes ou após a capacitação em serviço e é necessária para a designação do servidor para as atividades.

Apesar deste programa não prever cursos similares ao UPRT para servidores que eventualmente venham a realizar exames em outras categorias não usuais de aeronave (balão, dirigível, sustentação por potência, etc.), estes servidores deverão acompanhar a eventual oferta e efetividade deste tipo de capacitação junto ao mercado e, quando oportuno, solicitar à ANAC sua inscrição em um evento deste tipo.

A Capacitação em Serviço - EXM-CAS deve ser executada separadamente para cada módulo de aeronave em que o servidor esteja inscrito. Módulos adicionais podem ter seu conteúdo de CAS reduzido. Este e outros detalhes da CAS podem ser obtidos no capítulo 7.2.

Uma vez concluídos os eventos de capacitação especificados até este ponto, fica o servidor apto a realizar as atividades naquelas aeronaves abrangidas pelos módulos onde esteve inscrito, durante os prazos de validade estabelecidos.

Servidores alocados nesta trilha devem atender ainda ao estabelecido para os módulos de aeronaves em que participam, no que se refere a treinamento, manutenção de CMA válido, necessidade de habilitações e experiência recente, conforme RBHA/RBAC em vigor.

5.4.1. Capacitação recorrente da trilha especializada de Exames - EXM

O “**Workshop de Atualização em Exames**” (EXM-250) é o principal evento periódico desta trilha. Esse evento possui versões apropriadas para as diferentes categorias de aeronave e é importante para o debate entre os Inspectores de Voo que realizam exames, para a padronização, atualização de normas e conhecimentos.

A trilha de exames conta ainda com um evento de participação opcional, denominado “**Estágio de Adaptação Fisiológica**” (ou curso similar). A participação do servidor neste evento depende da disponibilização de vagas, é opcional e com preferência para servidores da trilha de certificação de produtos, seguidos pelos servidores da trilha de exames que mais se beneficiarem com a realização do curso - especialmente os que realizam exames em aeronaves, e não somente em simuladores de voo. Sendo limitadas as vagas para a trilha de exames, a SPO deverá inscrever sempre servidores diferentes no curso, até que todos sejam qualificados.

Servidores que participam das trilhas especializadas EXM, PTS ou CPE não necessitam realizar a capacitação recorrente da trilha básica, desde que estejam em dia com suas respectivas trilhas especializadas.

(TRILHA ESPECIALIZADA - EXAMES - EXM)			
Código do Evento	Nome do Evento	Periodicidade	Condicionantes
EXM-250	Workshop de atualização em exames	A cada 2 anos	Ter participado do curso de formação de examinadores (EXM -201)
EXM-251	Atualização de avaliadores em proficiência linguística	A cada ano	Para que avaliador de proficiência linguística (SME) mantenha-se qualificado, deve ter realizado pelo menos três (3) avaliações de pilotos nos últimos 90 dias.
EXM-203	UPRT - Upset Recovery Training (teórico)	A cada 3 anos	Evento obrigatório para exames. Somente categoria avião.
EXM-204	UPRT - Upset Recovery Training (prático)	A cada 3 anos	Evento obrigatório para o inspetor que ocupa assento de pilotagem. Somente categoria avião.
EXM-205	Treinamento de emergências de asas rotativas	A cada 3 anos	Evento obrigatório para o inspetor que ocupa assento de pilotagem. Somente categoria helicóptero.
EXM-299 (opcional)	Manutenção de habilitação válida	Anual	Para servidores que realizam exames de concessão de licenças de PP

5.4.2. Manutenção de habilitação válida para exames de concessão de licença (EXM-299)

Uma parte muito importante da capacitação recorrente em exames é a manutenção de habilitação válida (EXM-299), exclusivamente para os servidores que realizam exames iniciais de concessão de licenças e habilitações. A critério da SPO, o EXM-299 é realizado

preferencialmente em aeronaves representativas daquelas mais comumente utilizadas nos exames de concessão (ex: Cessna 152, Robinson R-22, etc.). Importante ressaltar que, nesse caso, trata-se da manutenção da validade das habilitações de aeronaves classe, independentemente do módulo de aeronave em que o servidor estiver capacitado e das validades do treinamento daquele módulo. Deve ser observado, também, que não se trata de manutenção da experiência recente do RBAC 61, pois considera-se que o servidor, mantendo válida sua capacitação na trilha de exames, incluindo EXM-299, está apto a realizar as atividades de concessão de licenças iniciais. A critério da SPO poderá também ser mantido o IFR válido.

A qualificação para realizar exames de concessão de PP é dada pelo conjunto de EXM-299, o treinamento recorrente da trilha de exames, o treinamento previsto no módulo de aeronaves, CMA e habilitações do servidor, todos válidos, bem como participações regulares nessa atividade. Assim, desde já, o servidor inscrito em EXM-299 compromete-se a realizar atividades de concessão de PP periodicamente, de maneira a manter-se proficiente.

5.4.3. Capacitação de Inspetores de Voo para exames de proficiência linguística (Subject Matter Experts)

Os servidores que atuarão como *Subject Matter Experts* (SME) nas avaliações de proficiência linguística deverão prosseguir na trilha, realizando os eventos correspondentes (EXM-207 e EXM-251). Sua capacitação em serviço independe de aeronave. O acesso a esta parte da trilha é condicionado ao atendimento de requisitos específicos.

5.5. PTS - Avaliação de programas de treinamento e simuladores

A trilha de formação especializada de Avaliação de Programas de Treinamento e Simuladores requer a participação do servidor num dos módulos de aeronave. É voltada para aqueles Inspetores de Voo cujos esforços se voltam para atividades de formação e qualificação de tripulantes (programas de treinamento e instrução), inclusive com a avaliação dos auxílios e dispositivos de treinamento a serem utilizados durante o programa. Uma lista dos requisitos para acesso à trilha e das atividades nela abrangidas encontram-se nas tabelas 5.1 e 5.2, respectivamente.

Trilha PTO/Simuladores (Formação especializada)	Evento	Periodicidade	Condicionantes
PTS-301	Programas de Treinamento: Análise e Avaliação	Indefinida	
PTS-CAS	CAS em programas de treinamento	Indefinida	Somente pode iniciar o CAS após ter concluído ou

			validado um evento de aeronave.
PTS-302 (EXM-203 a 205)	UPRT - Upset Recovery Training (teórico)	Indefinida	<p>Pode ser substituído pelo curso prático da trilha de exames.</p> <p>Somente categoria avião.</p>
PTS-303	Familiarização em avaliação operacional de aeronaves	Indefinida	<p>Deve ter cursado (1) Programas de Treinamento: Análise e Avaliação; (2) Fatores Humanos, CRM/SRM; e (3) UPRT - Upset Recovery Training prático (mesmo da trilha exames), em complemento ao teórico.</p> <p>Evento obrigatório somente para servidores que serão utilizados como corpos de prova em avaliação operacional de aeronaves.</p>
PTS-304	Familiarização em qualificação de FSTD	Indefinida	<p>Deve ter cursado (1) Programas de Treinamento: Análise e Avaliação; (2) Fatores Humanos, CRM/SRM; e (3) UPRT - Upset Recovery Training prático (mesmo da trilha exames), em complemento ao teórico.</p> <p>Evento obrigatório somente para servidores diretamente envolvidos com a atividade.</p>
PTS-CAS-FS	CAS em qualificação de FSTD	Indefinida	<p>Somente pode iniciar o CAS após ter concluído ou validado um evento de aeronave.</p> <p>Deve acompanhar uma atividade de qualificação de simulador de voo.</p>

PTS-310	Evidence Based Training - EBT	Indefinida	<p>Deve ter cursado Programas de Treinamento: Análise e Avaliação.</p> <p><i>Opcional, porém necessário grupo de servidores com este evento.</i></p>
PTS-311	AQP - Programa de Qualificação Avançada	Indefinida	<p>Deve ter cursado Programas de Treinamento: Análise e Avaliação. Deve ter cursado Fatores Humanos, CRM/SRM.</p> <p><i>Opcional, porém necessário grupo de servidores com este evento.</i></p>
PTS-312	MPL e treinamento baseado em competências	Indefinida	<p>Deve ter cursado Programas de Treinamento: Análise e Avaliação. Deve ter cursado Fatores Humanos, CRM/SRM.</p> <p>Preferência de vagas para servidores lotados na GCOI ou GCTA.</p> <p><i>Opcional, porém necessário grupo de servidores com este evento.</i></p>

A trilha especializada de Avaliação de Programas de Treinamento e Simuladores apresenta diferentes opções de progressão e especialização, dependendo das atividades a serem executadas pelo Inspetor de Voo.

O curso comum a todos os caminhos é o **PTS-301 - Programas de Treinamento: Análise e avaliação**. Este curso trata da formação e qualificação de pilotos, em diferentes fases da carreira, abrangendo os principais conceitos envolvidos, o uso de auxílios instrucionais, ferramentas pedagógicas, dispositivos de treinamento, as atribuições da ANAC e as melhores práticas da indústria. Assim, fornece aos servidores a base necessária para o bom desempenho nas atividades.

Este curso é complementado por um evento de **Upset Recovery Training**, idêntico ao previsto na trilha especializada de exames. Todos os servidores que realizam atividades referentes a programas de treinamento em aviões devem cursar EXM-203, e todos aqueles que realizam estas mesmas atividades em helicópteros devem cursar EXM-205. Aqueles servidores que realizam atividades relacionadas à formação inicial de pilotos em aviões devem realizar o EXM-204, em adição ao EXM-203. Para facilitar a interpretação, nesta trilha adota-se o código único

PTS-302 para se referir aos três cursos. Este evento deve ser concluído no máximo 12 meses após a conclusão do CAS.

Da mesma maneira que na trilha de exames, a capacitação em serviço, PTS-CAS, deve ser executada em separado para cada módulo de aeronave de que venha a participar o servidor. Módulos adicionais requerem uma CAS reduzida, conforme procedimento do capítulo 7.3.

Servidores alocados nesta trilha devem atender ainda ao estabelecido para os módulos de aeronaves de que participam, no que se refere a treinamento, manutenção de CMA válido, e experiência recente.

A partir deste ponto, existem algumas possibilidades de progressão dentro da trilha, todas elas opcionais.

Os servidores que participarão de avaliações operacionais de aeronaves devem realizar o evento **PTS-303 - Familiarização em avaliação operacional de aeronaves**. O pré-requisito para a inscrição no evento é ter concluído PTS-CAS e PTS-302.

Já os servidores que realizarão qualificação de simuladores devem cursar **PTS-304 - Familiarização em qualificação de FSTD**, bem como CAS específica. O pré-requisito para a inscrição no evento é ter concluído PTS-CAS e PTS-302.

Por fim, para os servidores que devem se especializar ainda mais em programas de treinamento, são oferecidos três cursos distintos, PTS-310 a -312, que podem ser cursados em qualquer ordem e conforme a necessidade. O pré-requisito para qualquer destes cursos é ter concluído PTS-CAS.

Além das opções de progressão oferecidas pela trilha PTS, servidores desta trilha podem se beneficiar da participação em eventos AOP série 500. Consulte o capítulo 5.6 e o capítulo 9 para mais informações.

5.5.1. Capacitação recorrente da trilha de avaliação de programas de treinamento e simuladores - PTS

Para a capacitação recorrente nesta trilha, são oferecidas possibilidades diversas, para máxima flexibilidade.

A primeira opção consiste na realização do evento PTS-350, o curso de atualização em programas de treinamento. Deve ser realizado no máximo a cada 3 anos após a designação do servidor, sendo prorrogada a sua designação por igual período.

Alternativamente, ao cursar os eventos PTS-310 a -312, considera-se estendida por 12 meses a validade da designação do servidor nesta trilha, somente para a primeira vez que realizou cada um desses cursos. Da mesma maneira, o servidor que realizar ou validar evento de capacitação avançada em área afim pode estender por mais 12 meses a validade de sua designação.

Por fim, admite-se, assim como na trilha básica, a participação em seminários de atualização de assuntos relacionados aos assuntos e atividades da trilha. A participação em 3 (três) seminários PTS-35X num período de 18 meses é considerada suficiente para revalidar, por outros 18 meses,

a designação do servidor como Inspetor de Voo nesta trilha. O comparecimento a eventos externos pode ser validado, conforme procedimento descrito na IN 137/2019.

Servidores que participam das trilhas especializadas EXM, PTS ou CPE não necessitam realizar a capacitação recorrente da trilha básica, desde que estejam em dia com suas respectivas trilhas especializadas.

Trilha PTO/Simuladores (Formação especializada)	Evento	Periodicidade	Condicionantes
PTS-350	Atualização em Programas de Treinamento	A cada 3 anos	<p>Deve ter cursado Programas de Treinamento: Análise e Avaliação.</p> <p>Alternativamente, pode ser substituído por um evento de formação avançada na área, pelos eventos PTS-310, 311 ou 312, ou pelos seminários PTS-35X.</p> <p>Cursar este evento revalida a designação por 3 anos.</p>
PTS-310	Evidence Based Training - EBT	Indefinida	<p>Deve ter cursado Programas de Treinamento: Análise e Avaliação.</p> <p><i>Opcional, porém necessário grupo de servidores com este evento.</i></p> <p>Cursar este evento revalida a designação por 12 meses.</p>
PTS-311	AQP - Programa de Qualificação Avançada	Indefinida	<p>Deve ter cursado Programas de Treinamento: Análise e Avaliação. Deve ter cursado Fatores Humanos, CRM/SRM.</p> <p><i>Opcional, porém necessário grupo de servidores com este evento.</i></p>

			Cursar este evento revalida a designação por 12 meses.
PTS-312	MPL e treinamento baseado em competências	Indefinida	<p>Deve ter cursado Programas de Treinamento: Análise e Avaliação. Deve ter cursado Fatores Humanos, CRM/SRM.</p> <p>Preferência de vagas para servidores lotados na GCOI ou GCTA.</p> <p><i>Opcional, porém necessário grupo de servidores com este evento.</i></p> <p>Cursar este evento revalida a designação por 12 meses.</p>
PTS-35X	Seminários de atualização em programas de treinamento	Variável	<p>O servidor poderá substituir a participação no PTS-350 por 3 eventos distintos desta série.</p> <p>Completar esta série revalida a designação por 18 meses.</p>
Evento de formação avançada.	Evento de formação avançada na área.	Indefinida	Cursar um evento de formação avançada na área revalida a designação por 12 meses.

5.6. AOP - Acompanhamento de operações

As atividades que envolvem a análise, fiscalização ou observação das operações atuais ou propostas de um interessado são atendidas pela trilha de formação especializada em acompanhamento de operações. Esta trilha deve ser cursada em conjunto com um dos módulos de treinamento de aeronave, que deve ser completado antes do início da CAS. Uma lista dos requisitos para acesso à trilha e das atividades nela abrangidas encontram-se nas tabelas 5.1 e 5.2, respectivamente. Detalhes de cada um dos eventos listados na tabela encontram-se no capítulo 9.

Trilha Acompanhamento de Operações (Formação especializada)	Evento	Periodicidade	Condicionantes
AOP-401	Acompanhamento de Operações	Indefinida	
AOP-CAS	CAS em acompanhamento de operações	Indefinida	Somente pode iniciar o CAS após ter concluído ou validado um evento de aeronave.
AOP-402	Análise de desempenho de aeronaves	Indefinida	Abrange: requisitos de desempenho, rota, autonomia, carregamento e balanceamento. Deve ter completado a trilha básica e possuir PC/IFR.
AOP-501	Operações com visibilidade reduzida	Indefinida	Deve ter completado a trilha básica e possuir PC/IFR.
AOP-502	Operações PBN RNP-AR	Indefinida	Deve ter completado a trilha básica e possuir PC/IFR.
AOP-503	Programas de degelo e antigelo	Indefinida	Deve ter completado a trilha básica e possuir PC/IFR.
AOP-504	Operações EDTO/ETOPS	Indefinida	Deve ter completado a trilha básica e possuir PC/IFR.
AOP-505	Programa de acompanhamento e análise de dados de voo - PAADV	Indefinida	Deve ter completado a trilha básica e possuir PC/IFR.
AOP-510	Operação com carga externa	Indefinida	Inclui exames e testes de habilidade. Deve ter completado a trilha básica e possuir PC-H.
AOP-511	Procedimentos por instrumentos Point In Space (PinS) - Helicóptero	Indefinida	Deve ter completado a trilha básica e possuir PC-H/IFR-H.

AOP-512	Operações NVIS	Indefinida	Deve ter completado a trilha básica e possuir PC-H/IFR-H.
AOP-520	Aeronaves remotamente pilotadas	Indefinida	Deve ter completado a trilha básica. É requisito para ser alocado num módulo de RPA.

Apesar de, estruturalmente, a trilha de acompanhamento de operações ser a mais simples deste programa, ela é igualmente importante. O curso de **Acompanhamento de Operações** visa qualificar o servidor nas técnicas utilizadas em atividades de diferentes finalidades. Já a CAS em acompanhamento de operações deve ser realizada para cada módulo de aeronave onde está inscrito o servidor, e irá expor o inspetor às diferentes operações envolvendo aquela aeronave. Módulos adicionais requerem uma CAS reduzida, conforme procedimento do capítulo 7.5. A necessidade de participação em um módulo de aeronave é o principal diferencial desta trilha em relação à trilha básica (BIV).

A qualificação em operações especiais atua de forma a complementar a capacitação do servidor (eventos AOP série 500, e AOP-402), não havendo obrigatoriedade ou sequenciamento fixo entre esses eventos. Servidores deverão cursar os eventos conforme necessidade, e cada um destes eventos pode possuir pré-requisitos próprios e habilita em diferentes atividades. Esses eventos se dedicam a fornecer ao servidor as competências requeridas em determinados tipos de operações menos usuais ou mais específicas, visando garantir a disponibilidade de servidores qualificados em tipos específicos de operação ou determinados equipamentos especiais. Portanto, os eventos AOP série 500 e AOP-402 podem também ser cursados por servidores alocados em outras trilhas (atendidos os pré-requisitos de cada evento) e são de especial interesse para inspetores da trilha PTS, que deverão avaliar os treinamentos de operações especiais. AOP-CAS e AOP-401 não são pré-requisito para nenhum dos eventos AOP-402 ou AOP série 500. Na tabela 8.1, é possível verificar qual curso é necessário para cada atividade. Conforme a necessidade e desenvolvimento tecnológico, outros eventos podem ser adicionados periodicamente à trilha

Os eventos desta trilha possuem validade indeterminada, devendo o inspetor aqui qualificado manter-se em dia com o treinamento do módulo de aeronave e com os eventos periódicos da trilha de formação básica (BIV-150 ou BIV-15X).

5.7. CPE - Certificação de produto aeronáutico e ensaios em voo

Servidores que venham a ser designados para executar atividades nos processos de certificação de produtos devem participar da formação especializada em certificação de produto aeronáutico e ensaios em voo. Uma lista dos requisitos para acesso à trilha e das atividades nela abrangidas encontram-se nas tabelas 5.1 e 5.2, respectivamente.

Trilha Certificação de Produtos e Ensaio em voo (Formação especializada)	Evento	Periodicidade	Condicionantes
CPE-601	PEV-2 (teórico + prático)	Indefinida	Somente pode iniciar o curso após ter concluído ou validado um evento de aeronave. Para se matricular nesse evento deve: I - Ser detentor de licença de piloto comercial na categoria da aeronave em que pretenda atuar como piloto de ensaios; II - Ser titular de uma habilitação de tipo ou classe válida para as aeronaves em que pretenda atuar como piloto de ensaios; e III - Possuir CMA e IFR válidos.
CPE-CAS-P2	CAS PEV-2	Indefinida	Participação em um processo completo de primeiro voo de produção.
CPE-602	PEV-1 (teórico + prático)	Indefinida	Somente pode iniciar o curso após ter concluído ou validado um evento de aeronave. Para se matricular nesse evento deve: I - ser titular de uma licença de piloto de linha aérea na categoria da aeronave em que pretenda atuar como piloto de ensaios; II - para atuar como piloto de ensaios em voo na categoria avião, ser titular de, pelo menos, uma habilitação correspondente a um avião a reação e um avião na categoria transporte; III - para atuar como piloto de ensaios em voo na categoria helicóptero, ser titular de, pelo menos, uma habilitação

			correspondente a um helicóptero multimotor com peso máximo de decolagem acima de 4.000 kgf. e IV - possuir CMA e IFR válidos.
CPE-CAS-P1	CAS PEV-1	Indefinida	Participação em um processo completo de certificação de produto, seja de qualidades de voo, desempenho ou sistemas.
CPE-603	Treinamento de emergências em ensaio	2 anos	Em simulador
CPE-604 (opcional)	Fatores Humanos/Ergonomia/Tecnologia aplicada	Indefinida	Conforme oportunidade / Necessidade/opcional
CPE-650	Treinamento de técnicas de voo de ensaio	2 anos	Em aeronave de treinamento - Semelhante ao padrão adotado pelo FAA.
EXM-206 / CPE-651	Estágio de Adaptação Fisiológica S DFA/IMAE/FAB, ou equivalente.	4 anos	Vide: http://www2.fab.mil.br/imaef/index.php/setores/sdfa
CPE-699	Manutenção de experiência de voo	3 meses	Em aeronave representativa.

Esta trilha possui dois pontos de acesso e parada distintos, com diferentes requisitos, que correspondem aos cursos de piloto de produção (CPE-601, referido pela IS 61.15-001C como PEV-2) e ao curso de piloto de piloto de ensaio em voo (CPE-602, referido pela IS 61.15-001C como PEV-1).

O conceito de módulo de aeronave também apresenta comportamento distinto nesta trilha. Aqui, os servidores executam atividades em aeronaves que ainda não foram certificadas. Então, é importante que eles conheçam e mantenham experiência recente de aeronaves de classe ou tipo

representativas do modelo onde será realizada a atividade (alocada sob o código CPE-699, para fins de controle). É importante ainda que participem regularmente dos voos de produção, que podem ser utilizados para a manutenção da experiência.

Servidores alocados nesta trilha devem manter a habilitação de IFR e o CMA válidos, conforme os procedimentos descritos na IN 137/2019, independentemente dos requisitos estabelecidos nos módulos de aeronaves.

5.8. INT - Instrutor de Inspetor de Voo

Aqueles servidores que já progrediram em alguma outra trilha especializada e que possuem experiência na realização das tarefas e atividades são elegíveis a participar da trilha de instrutor de Inspetor de Voo. Os inspetores instrutores podem atuar como instrutor de CAS, instrutor de um módulo de aeronave, instrutor de um dos eventos do programa, ou ainda na elaboração de conteúdos de aula. Uma lista dos requisitos para acesso à trilha e das atividades nela abrangidas encontram-se nas tabelas 5.1 e 5.2, respectivamente.

Trilha Instrutor (Formação especializada)	Evento	Periodicidade	Condicionantes
INT-701	Curso de Formação de Facilitadores de Aprendizagem	Sem validade	Sem condicionantes
INT-702	Curso de Instrutor para CAS	Sem validade	Inclui leitura orientada do PCIV.
INT-CAS	CAS para instrutor	Sem validade	A CAS dos instrutores ocorre separadamente para cada trilha na qual o servidor for designado como instrutor
INT-CAS-M	CAS para instrutor de aeronave	Sem validade	A CAS dos instrutores ocorre separadamente para cada módulo de aeronave no qual o servidor for designado como instrutor. Pode requerer a realização prévia de INT-703.
INT-703 (para aqueles que irão ministrar treinamento em simulador)	Curso de instrutor em simulador (operação e cenários)	Sem validade	Para os instrutores das sessões de simulador (dry lease do equipamento para os módulos de aeronave)

INT-704 (opcional)	Curso de mentoria/desenvolvimento de líderes ou similar	Sem validade	Para aperfeiçoamento dos instrutores.
-----------------------	---	--------------	---------------------------------------

A dinâmica de progressão nesta trilha também apresenta certa diferenciação em relação ao usual do programa. A conclusão do INT-701 - Curso de formação de facilitadores de aprendizagem (ou equivalente) já permite que o servidor realize atividades instrucionais ou de produção de conteúdo para os eventos deste programa.

Entretanto, para que possa atuar como instrutor de CAS em uma determinada trilha do programa, é necessário realizar o INT-702 - Curso de instrutor para CAS, bem como a INT-CAS específica para aquela trilha.

Para que possa atuar como instrutor de determinado módulo de aeronave, é requerido que o servidor curse INT-701 e INT-CAS-M para aquele determinado módulo. Se o módulo de aeronave faz uso de treinamento em simulador, antes da realização do INT-CAS-M daquele módulo, o servidor deverá realizar INT-703 - Curso de instrutor em simulador.

Por fim, é importante que instrutores se atualizem e se desenvolvam, a fim de melhorar a qualidade da capacitação. Para tanto, é prevista sua participação num evento INT-704, que pode ser um curso de desenvolvimento de líderes, um curso de mentoria, ou algum outro curso nesta linha.

5.9. IAA – Membro da Comissão de Investigação de Acidentes Aeronáuticos

A trilha de formação especializada de investigação de acidentes aeronáuticos habilita os servidores a comporem comissões de investigação de acidentes, representando a ANAC, conforme prevê o Programa de Segurança Operacional Específico (PSOE-ANAC), ou ainda a realizarem investigações internas da Agência, se assim determinado. Uma lista dos requisitos para acesso à trilha e das atividades abrangidas nesta encontram-se nas tabelas 5.1 e 5.2, respectivamente.

Trilha Investigação de Acidentes (Formação especializada)	Evento	Periodicidade de	Condicionantes
IAA-801 (presencial)	CIAA do CENIPA ou equivalente do exterior (investigação de acidentes)	Conforme validade do curso	Sem condicionantes
IAA-802 (opcional)	CIAA do CENIPA ou equivalente do exterior (investigação de incidentes)	Conforme validade do curso	Sem condicionantes

IAA-803 (opcional)	Investigação de acidentes em helicópteros (USC Viterbi, NTSB ou equivalente)	Conforme validade do curso	Para pilotos de helicópteros
-----------------------	--	----------------------------	------------------------------

A progressão desta trilha inicia-se com a realização de um curso de investigação de acidentes (IAA-801), equivalente ao curso denominado CIAA pelo CENIPA. A especialização do servidor prossegue com a realização de um curso de investigação de incidentes (IAA-802), que pode ser o CIAA do CENIPA.

Por fim, servidores que atuam com helicópteros devem realizar um curso específico, o IAA-803. Para todos os casos, podem ser validados como equivalentes aos do CENIPA cursos similares promovidos por outras instituições. Importante notar que os cursos especificamente ofertados pelo CENIPA podem possuir pré-requisitos não listados neste programa.

6. Módulos de aeronaves

Ao concluir a trilha básica, o Inspetor de Voo encontra-se apto a iniciar algum dos módulos de treinamento de aeronave. Os referidos módulos são conduzidos em duas etapas: a primeira etapa de treinamento é dedicada a aquisição dos conhecimentos teóricos da aeronave, seus sistemas, limitações, além dos procedimentos normais, anormais, de emergências entre outros. Tal etapa é comumente conhecida como “Ground School”. A segunda etapa de treinamento do módulo visa à aquisição de competências relacionadas às práticas para operação segura da aeronave, suas particularidades operacionais, além habilidades relacionadas aos procedimentos normais, anormais e emergências. Esta última etapa é conduzida em dispositivo de treinamento e/ou na própria aeronave, conforme orientação do fabricante e/ou autoridade primária de certificação da aeronave.

Pois bem, a questão enfrentada neste programa específico de capacitação, em especial dentro do módulo de treinamento de aeronave, foi a definição de quais aeronaves os inspetores deveriam ser capacitados, haja vista a enorme diversidade de modelos de aeronaves em operação no Brasil e o custo dos treinamentos. Desta forma, a equipe estabeleceu grupos de aeronaves similares, com base no mapeamento de dados da própria ANAC (SACI e SGP), que foram sopesados em relação ao número de pilotos brasileiros com habilitações relacionadas ao modelo de aeronave, número total de aeronaves no mercado nacional, complexidade de operação, similaridade operacional, tendência de crescimento ou diminuição da frota no país, além do levantamento das qualificações de servidor apresentadas pela SGP, entre outros.

Divisão dos módulos de aeronave

Conforme estabelecido na IN 137/2019, os módulos de aeronaves deste foram divididos em 03 (três) CATEGORIAS de aeronaves, assim classificadas:

1. Avião;
2. Helicóptero; e
3. Outros.

As categorias acima definidas podem ser divididas em subcategorias.

Com base no diagnóstico estabelecido pela IN 137/2019, o programa estabelece o conceito de AERONAVE-BASE, que é o modelo de aeronave mais representativo da sua categoria e que será a referência para a condução do treinamento primário naquele módulo.

Não obstante a definição da aeronave-base prevista em cada módulo, caso o Inspetor de Voo realize o treinamento em aeronave distinta da aqui especificada, a SGP, SPO e o referido servidor poderão aceitar, de comum acordo, aquele treinamento como substituto ao previsto para aquela aeronave-base.

É de responsabilidade do servidor realizar o estudo prévio necessário dos manuais e características de aeronaves distintas da aeronave-base, de maneira a se familiarizar com as limitações, procedimento normais, anormais e de emergências antes de realizar atividades em outras aeronaves abrangidas pelo módulo.

6.1. Critérios de seleção

Objetivando difundir os conhecimentos dos módulos de aeronaves entre todos os Inspectores de Voo e evitar o acúmulo excessivo de conhecimento em poucos indivíduos, foram estabelecidos critérios de seleção para cada módulo de aeronave.

Atendidos os requisitos de entrada, e sendo limitadas as vagas disponíveis naquele módulo, a seleção dentre os Inspectores de Voo elegíveis conforme os requisitos de acesso, através de classificação considerando os servidores de maior pontuação na soma dos seguintes critérios:

1. Tempo de ANAC: 1 ponto à cada ano completo de serviço efetivo, sem limite de pontos.
2. Experiência de voo: 1 ponto à cada 1000 horas completas de voo para aviões, ou 500 horas de voo para helicópteros, até o limite de 5 pontos.
3. Experiência de voo em aeronaves categoria transporte: 1 ponto, somente.
4. Já possui habilitação ou treinamento de voo da aeronave-base do módulo: 5 pontos, decrescendo 1 ponto para cada 12 meses após o último treinamento realizado, até o limite mínimo de 1 ponto.
5. Possuir experiência profissional na aeronave-base, nos últimos 3 anos: 1 ponto.
6. Lotação do servidor: 2 pontos para lotação na SPO, 1 ponto para SFI ou SAR, 0 pontos para outras lotações.
7. Não participar de nenhum módulo de aeronave, nos últimos 5 anos: 2 pontos. Se o servidor já participa de um módulo de aeronave: 0 pontos. Se já participa de dois módulos de aeronave subtraem-se 5 pontos. À cada módulo adicional que participar, além do segundo módulo, subtrai-se mais 1 ponto.
8. Tempo faltante para aposentadoria compulsória: Se faltarem mais de cinco anos, 0 pontos. Faltando cinco anos, subtrai-se 1 ponto. Faltando quatro anos, subtraem-se 3 pontos. Para três anos, subtraem-se 5 pontos. Faltando menos de 2 anos para aposentadoria compulsória, o servidor torna-se inelegível para ingressar num módulo. Este último critério pode ser dispensado por motivo de força maior em comum acordo entre SPO e SGP.
9. Atuar como instrutor de módulo de aeronave, nos últimos 2 anos: 3 pontos.
10. Atuar como instrutor de CAS, nos últimos 2 anos: 1 ponto.
11. Atuar como instrutor ou coordenador em cursos deste programa, nos últimos 2 anos: 1 ponto.

As mesmas pontuações se aplicam para treinamentos previamente realizados antes da entrada em vigor do programa. Importante ressaltar que havendo mais vagas disponíveis que servidores elegíveis não se aplica qualquer limitação ou classificação.

Via de regra, se um servidor já participa de um módulo, independentemente do resultado da pontuação, ele não deve ser considerado para acumular vaga em outro módulo enquanto

houverem servidores elegíveis ainda não alocados naquele módulo. Desta forma, evita-se a concentração do conhecimento, e por consequência a sobrecarga de realização das atividades em um número reduzido de pessoas. Se não houverem servidores elegíveis ainda não alocados, e o módulo ainda possuir vagas de treinamento, deve-se considerar se a quantidade total de servidores naquele módulo é suficiente para atendimento das atividades, para verificar a possibilidade de acúmulo.

Havendo empate de pontuação, e não havendo vagas suficientes, adotam-se os seguintes critérios de desempate:

1. Maior tempo de lotação na SPO;
2. Maior tempo de serviço efetivo na ANAC;
3. Maior média de pontuação nas 3 últimas avaliações de desempenho;
4. Maior pontuação na última avaliação de desempenho; e
5. Maior idade do servidor.

6.2. Módulo de aeronave na categoria Avião

MÓDULOS DE TREINAMENTO DE AERONAVE CATEGORIA AVIÃO		
HÉLICE CATEGORIA NORMAL		
MONOMOTOR	CARAVAN - C208	CESSNA
MULTIMOTOR	KING 90 SERIES	BEECH
JATOS CATEGORIA NORMAL		
JATOS EXECUTIVOS	PHENOM 100/300	EMBRAER
	CITATION JET	CESSNA

TURBOÉLICE CATEGORIA TRANSPORTE		
TURBOÉLICE	ATR 42/72	AVIONS DE TRANSPORT RÉGIONAL
JATOS CATEGORIA TRANSPORTE		
NARROW BODY	A320/318/319/321/ NEO	AIRBUS
	B737NG/ MAX	BOEING
	E170/190/E2	EMBRAER
WIDE-BODY	A330/350	AIRBUS
	B777/767	BOEING

6.3. Módulo de aeronave na categoria Helicóptero

MÓDULOS DE TREINAMENTO DE AERONAVE CATEGORIA HELICÓPTERO	
CLASSE MONOMOTOR CONVENCIONAL - HMNC	
ROBINSON	R22, 44 e HU29 *
CLASSE MONOMOTOR TURBOEIXO - HMNT	
AIRBUS HELICOPTERS	H120, 125, 130

BELL HELICOPTERS	B206, 407, e 505
CLASSE BIMOTOR TURBOEIXO - HMLT	
AIRBUS HELICOPTERS	H135, H145 e H155
BELL HELICOPTERS	Bell 429
TIPO (MÉDIO E GRANDE PORTE)	
SIKORSKY HELICOPTERS	SK76 ou SK92
LEONARDO HELICOPTERS	A109, A139, A169 ou A189.

6.4. Módulo de aeronave na categoria outros (Planador, RPA, Balão, etc)

MÓDULOS DE TREINAMENTO DE AERONAVE CATEGORIA OUTROS		
RPA CLASSE 3		
VLOS/BVLOS	ACIMA DE 400FT AGL	GENÉRICO

PLANADOR		
Planador	Qualquer modelo	
BALÃO		
Balão	Qualquer modelo	

6.5. Matriz Curricular para o módulo da aeronave-base

Este programa específico estabelece a diretriz para o desenvolvimento e cumprimento da ementa da matriz curricular para o módulo da aeronave-base.

Em suma a matriz curricular do módulo de aeronave (Ground School- Conhecimentos Teóricos e Treinamento Prático em voo - Currículo de Voo) deverá ser compatível com a Avaliação Operacional - AVOP publicada pela ANAC para o referido modelo de aeronave (<https://www.anac.gov.br/assuntos/setor-regulado/profissionais-da-aviacao-civil/avaliacao-operacional>).

(1) Na ausência de Avaliação Operacional publicada pela ANAC, a matriz deverá ser compatível com a Operational Evaluation Board Report - OEB, Flight Standardization Board - FSB, Operational Suitability Data - OSD ou Special Federal Aviation Regulation - SFAR publicada por autoridade de aviação civil dos países membros do Grupo I (Parte I) do Conselho da OACI (Organização de Aviação Civil Internacional).

(2) Na ausência de Avaliação Operacional ou de Dados de Adequação Operacional publicada por autoridade de aviação civil dos países membros do Grupo I (Parte I) do Conselho da OACI, deve-se cumprir com o programa de treinamento do fabricante da aeronave ou centro de treinamento certificado por autoridade de aviação civil nacional ou internacional.

(3) Na ausência dos dispositivos previstos nos parágrafos anteriores, a SPO deverá definir a ementa para o componente curricular “Conhecimentos Teóricos da Aeronave” e do “Currículo de Voo”.

Independentemente do exposto acima, a SPO poderá incluir ementas específicas para atender a estratégia regulatória da ANAC e para o incremento da segurança operacional da aviação civil brasileira.

Para melhor visualização do acima exposto, inserimos, a seguir, o fluxograma, da forma de cumprimento da matriz curricular no módulo de capacitação da aeronave-base,

MÓDULOS DE TREINAMENTO DE AERONAVE		
CATEGORIA OUTROS		
RPA CLASSE 3		
VLOS/BVLOS	ACIMA DE 400FT AGL	GENÉRICO
PLANADOR		
Planador	Qualquer modelo	
BALÃO		
Balão	Qualquer modelo	

O Currículo de Solo poderá ser concluído antes do currículo de voo ou de forma concomitante - “learn and do”.

Por fim, importante frisar que o caminho a ser percorrido dentro do módulo da aeronave dependerá das disposições delineadas na avaliação operacional da aeronave, nos dados de adequação operacional ou de outra forma, conforme estabelecido anteriormente nesta seção.

6.6. Categoria Avião

6.6.1. Aeronave-base Cessna C208 - Grand Caravan.

Os requisitos de acesso para este módulo são: ser detentor da licença de piloto comercial na categoria avião, ser detentor da habilitação IFRA e se o treinamento prático for realizado em aeronave, em lugar de Dispositivo de Treinamento de Voo, ser detentor do Certificado Médico Aeronáutico-CMA de 1ª Classe (IFR) ou superior.

O referido módulo deve ser realizado conforme cronograma quinquenal e apresentado a seguir:

No primeiro ano o servidor deverá realizar o Ground School Inicial e o Treinamento Prático Inicial do avião Cessna, modelo C208-Grand Caravan, equipado com aviônica Garmin 1000 (G1000) conforme matriz curricular definida no capítulo 6.5 deste programa.

No segundo ano o servidor deverá estudar, por conta própria (self-study) ou através de leitura orientada, o AFM da modelo C182, fabricante Cessna ou do avião modelo PA28, fabricante Piper. Para o Inspetor de Voo envolvido em atividades relacionadas a operações aeroagrícolas, este deverá focar o seu estudo nas aeronaves EMB202-Ipanema, fabricante Embraer, ou Air Tractor (modelos 402, 502 ou 802). O estudo deverá focar nas limitações da aeronave, peso e balanceamento, procedimentos normais, anormais e de emergências.

No terceiro ano, o servidor deverá realizar o Ground School Periódico (Recurrent) e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) do avião Cessna, modelo C208-Grand Caravan, equipado com aviônica de G1000 conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

No quarto ano o servidor deverá estudar, por conta própria (self-study) ou através de leitura orientada, o AFM da aeronave monomotor, modelo SR20 ou SR22 do fabricante Cirrus Aircraft. O estudo deverá focar nas limitações da aeronave, peso e balanceamento, procedimentos normais, anormais e de emergências.

No quinto ano, o servidor deverá realizar o Ground School Periódico (Recurrent) e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) do avião Cessna, modelo C208-Grand Caravan, equipado com aviônica de G1000 conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

O Programa deve viabilizar a manutenção da experiência recente dos Inspectores de Voo em alguma aeronave monomotor (MNTE), em consonância com o previsto no RBAC 61 e normativos complementares. O programa deve garantir que os Inspectores de Voo, que realizam atividades de fiscalização e/ou vigilância continuada em aviões com trem de pouso convencional, estejam qualificados e mantenham a experiência recente da referida aeronave.

Ultrapassado o referido período quinquenal de referência a SGP, SPO, SAF e demais UORGs deverão realizar a avaliação do programa nos moldes definidos na IN 137/2019.

AERONAVE BASE - MONOMOTOR - CESSNA C208 (GRAND CARAVAN)						
	Ano 01	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Observações
Evento	GS Inicial - C208	Self-study (PA28 C182 ou	GS Recurrent - C208	Self-study (SR20, SR22 ou	GS Recurrent - C208	*Para inspetores que forem realizar atividades

		*EMB202 ou AT8T)		*EMB202 ou AT8T)		relacionadas a operações agrícolas o inspetor deverá realizar o self-study do EMB202 ou AT8T nos anos em referência.
	Prático Inicial-C208		Prático Recurrent - C208		Prático Recurrent - C208	
Experiência Recente	Manutenção da experiência recente, nos moldes definidos no RBAC 61 para qualquer modelo e fabricante de aeronave monomotora, habilitação MNTE.					
Opcional	Qualificação e manutenção da experiência recente em aeronave com trem de pouso tipo convencional, conforme necessidade. Nesse caso, o treinamento prático deve ser realizado em aeronave desse tipo.					
Submódulo 1	Qualificação especial em aeronaves de instrução, conforme necessidade. Nesse caso, o treinamento prático deve ser realizado em aeronave desse tipo.					
Submódulo 2	Qualificação em aeronave anfíbia, conforme necessidade da ANAC. Nesse caso, o treinamento prático deve ser realizado em aeronave desse tipo.					
Submódulo 3	Qualificação como piloto agrícola, conforme necessidade da ANAC. Nesse caso, o treinamento prático deve ser realizado em aeronave desse tipo.					
Requisitos de entrada deste módulo	<ul style="list-style-type: none"> • Ser detentor da licença de piloto comercial na categoria avião • Ser detentor da habilitação IFRA • CMA de 2ª Classe, para treinamentos conduzidos em aeronave. 					

Aeronaves abrangidas	Aviões Classe, monomotores terrestres (MNTE), exceto aeronaves agrícolas. <ul style="list-style-type: none">• Atendido os requisitos para operação agrícola, em escolas e anfíbias, este módulo alcança aeronaves agrícolas CLASSE ou TIPO e MNAF, conforme o submódulo.• Devem haver pilotos qualificados em cada um dos submódulos.	
----------------------	--	--

6.6.2. Aeronave-base MLTE - KING 90 SERIES

Os requisitos de entrada para ingresso neste módulo são: ser detentor da licença de piloto comercial na categoria avião, ser detentor da habilitação IFRA e se o treinamento prático for realizado em aeronave, em lugar de Dispositivo de Treinamento de Voo, ser detentor do Certificado Médico Aeronáutico-CMA de 1ª Classe ou superior.

O referido módulo deve ser realizado conforme cronograma quinquenal e apresentado a seguir:

No primeiro ano o servidor deverá realizar o Ground School Inicial e o Treinamento Prático Inicial do avião Beechcraft, modelo King Air - 90 Series, conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

No segundo ano o servidor deverá estudar, por conta própria (self-study) ou através de leitura orientada, o AFM da aeronave modelo PA34-Seneca, PA31-Navajo ou PA42- Cheyenne do fabricante Piper. O estudo deverá focar nas limitações da aeronave, peso e balanceamento, procedimentos normais, anormais e de emergências.

No terceiro ano, o servidor deverá realizar o Ground School Periódico (Recurrent) e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) do avião Beechcraft, modelo King Air - 90 Series e ou PA34 ou PA31 ou PA42 conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

No quarto ano o servidor deverá estudar, por conta própria ou através de leitura orientada, o AFM da aeronave modelo BE55 ou BE58 (Baron), fabricante Beech. O estudo deverá focar nas limitações da aeronave, peso e balanceamento, procedimentos normais, anormais e de emergências.

No quinto ano, o servidor deverá realizar o Ground School Periódico (Recurrent) e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) do avião Beech, modelo King Air - 90 Series, equipado com conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

Ultrapassado o referido período quinquenal a SGP, SPO, SAF e demais UORGs deverão realizar a avaliação do programa conforme estabelecido na IN 137/2019.

AERONAVE BASE - TURBOÉLICE - MLTE- BEECHCRAFT 90 SERIES (KING AIR)						
	Ano 01	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Observações
Evento	GS Inicial - King Air 90 Series	Self-study PA34, PA31 ou PA42	GS Recurrent - King Air 90 Series e Self-study PA34, PA31 ou PA42	Self-study - BE55 ou BE58 (Baron)	GS Recurrent - King Air 90 Series	
	Prático Inicial - King Air 90 Series	Self-study - BE55 ou BE58	Prático King 90 Series	Self-study PA34, PA31 ou PA42	Prático Recurrent - King Air 90 Series	
Experiência Recente	Manutenção da experiência recente, nos moldes definidos no RBAC 61 para qualquer modelo e fabricante de aeronave multimotora, habilitação MLTE.					
Requisitos de entrada deste módulo	<ul style="list-style-type: none"> • Ser detentor da licença de piloto comercial na categoria avião • Ser detentor da habilitação IFRA • Ser detentor da habilitação MLTE • CMA de 2ª Classe, para treinamentos conduzidos em aeronave. 					
Aerona ves abrangidas	Aviões Classe, multimotores terrestre (MLTE).					

6.6.3. Aeronave-base Jato Executivo Phenom 100/300.

Os requisitos de entrada para ingresso neste módulo são: ser detentor da licença de piloto comercial na categoria avião, possuir certificado de conhecimentos teóricos para licença de PLA, ser detentor da habilitação IFRA e ser detentor da habilitação MLTE .

O referido módulo deve ser realizado conforme cronograma quinquenal e apresentado a seguir:

No primeiro ano o servidor deverá realizar o Ground School Inicial e o Treinamento Prático Inicial, em Full Flight Simulator - FFS, para o modelo EMB-505 (Phenom 300) fabricante Embraer e o Treinamento de Diferenças para o modelo EMB-500 (Phenom100), conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

No segundo ano o servidor deverá realizar o Ground School e Treinamento Prático Periódico (Recurrent) da aeronave EMB-500 (Phenom 100) e deverá realizar o Ground School Inicial e/ou self-study da aeronave Learjet 40 Series.

No terceiro ano o servidor deverá realizar o Ground School e Treinamento Prático Periódico (Recurrent) da aeronave EMB-505 (Phenom 300) e o Treinamento de Diferenças para o modelo EMB-500 (Phenom 100).

No quarto ano deverá realizar o Ground School e Treinamento Prático Periódico (Recurrent) da aeronave EMB-500 (Phenom 100) e o Ground Inicial e/ou self-study do modelo Beechjet 400. O programa incentiva o self-study do AFM de outras aeronaves com performance similar.

No quinto ano o servidor deverá realizar o Ground School e Treinamento Prático Periódico (Recurrent) da aeronave EMB-505 (Phenom 300) e o Treinamento de Diferenças para o modelo EMB-500 (Phenom 100).

Ultrapassado o referido período quinquenal a SGP, SPO, SAF e demais UORGs deverão realizar a avaliação do programa conforme estabelecido na IN 137/2019.

AERONAVE BASE - JATO EXECUTIVO - PHENOM 100/300							
Evento	Ano 01	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Observações	
	GS Inicial EMB505	GS Recurrent - EMB500	GS Recurrent - EMB505	GS Recurrent - EMB500	GS Recurrent - EMB505		
	Prático Inicial-EMB505	Prático Recurrent - EMB500	Prático Recurrent - EMB505	Prático Recurrent - EMB500	Prático Recurrent - EMB505		

	GS/ FFS Dife renças EMB50 0	GS e/ou Self- Study do Learjet 40 Series	GS/FFS Diferen ças EMB500	GS e/ou Self- Study do BE40	GS/FF S Difere nças EMB500	
Requisito s de entrada deste módulo	<ul style="list-style-type: none"> • Ser detentor da licença de piloto comercial na categoria avião • Possuir certificado de conhecimentos teóricos para licença de PLA • Ser detentor da habilitação IFRA • Ser detentor da habilitação MLTE 					
Aeronave s abrangidas	Jatos executivos dos fabricantes Embraer (*exceto o EMB135), Bombardier e Beechcraft, além dos demais fabricantes não abrangidos especificamente por outros módulos.					*EMB135 é atendido pelo módulo do EMB190

6.6.4. Aeronave-base Jato Executivo Cessna Citation.

Os requisitos de entrada para ingresso neste módulo são: ser detentor da licença de piloto comercial na categoria avião, possuir certificado de conhecimentos teóricos para licença de PLA, ser detentor da habilitação IFRA e ser detentor da habilitação MLTE.

O referido módulo deve ser realizado conforme cronograma quinzenal e apresentado a seguir:

No primeiro ano o servidor deverá realizar o Ground School Inicial e o Treinamento Prático Inicial do avião Cessna, modelo 525 (C525) conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa. Nos anos subsequentes o servidor deverá realizar o Ground School e Treinamento Prático Periódico (Recurrent) da referida aeronave C525. Além do exposto no segundo ano deverá realizar o Ground School Inicial da aeronave Cessna 560. No terceiro ano deverá realizar o Ground School de Diferenças da aeronave Cessna 550. No quarto ano deve realizar o Ground Inicial da aeronave Cessna 560XLS. O programa incentiva o self-study do AFM de aeronaves de categoria similar. Ultrapassado o referido período quinzenal a SGP, SPO, SAF e demais UORGs deverão realizar a avaliação do programa nos moldes definidos na IN 137/2019.

AERONAVE BASE - JATO EXECUTIVO - CITATION

	Ano 01	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Observações
Evento	GS Inicial C525	GS Recurrent - C525	GS Recurrent - C525	GS Recurrent - C525	GS Recurrent - C525	
	Prático Inicial-C525	Prático Recurrent - C525				
		GS Inicial C560	GS Diferenças C550	GS Inicial 560XLS		
Requisitos de entrada deste módulo	<ul style="list-style-type: none"> • Ser detentor da licença de piloto comercial na categoria avião • Possuir certificado de conhecimentos teóricos para licença de PLA • Ser detentor da habilitação IFRA • Ser detentor da habilitação MLTE 					
Aeronaves abrangidas	Jatos executivos do fabricante Cessna, além dos demais fabricantes não abrangidos especificamente por outros módulos.					

6.6.5. Aeronave-base Airbus 320 Series - Narrowbody

Os requisitos de entrada para ingresso neste módulo são: ser detentor da licença de piloto comercial na categoria avião, possuir certificado de conhecimentos teóricos para licença de PLA, ser detentor da habilitação IFRA e ser detentor da habilitação MLTE.

O referido módulo deve ser realizado conforme cronograma quinquenal e apresentado a seguir:

No primeiro ano o servidor deverá realizar o Ground School Inicial e o Treinamento Prático Inicial, em Full Flight Simulator - FFS, para o avião modelo A320, fabricante Airbus e o Treinamento de Diferenças para o modelo A320-NEO, conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa

Nos anos subsequentes o servidor deverá realizar o Ground School e Treinamento Prático Periódico (Recurrent) da referida aeronave A320, com Diferenças para o A320NEO. Além do exposto, no segundo ano deverá realizar o Ground School de Diferenças da aeronave Airbus 318-

A318, e no quarto ano deve realizar o Ground School de Diferenças da aeronave Airbus 321 - A321.

Ultrapassado o referido período quinquenal a SGP, SPO, SAF e demais UORGs deverão realizar a avaliação do programa conforme estabelecido na IN 137/2019.

A critério da SPO pode-se inverter o sequenciamento entre os modelos A320 e A320neo.

AERONAVE BASE - CAT TRANSPORTE NARROW-BODY AIRBUS 320 - A320							
Evento	Ano 01	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Observações	
	GS Inicial A320	GS Recurrent - A320	GS Recurrent - A320	GS Recurrent - A320	GS Recurrent - A320		
	Prático Inicial-A320	Prático Recurrent - A320					
	GS Diferenças NEO	GS Diferenças A318	GS Diferenças NEO	GS Diferenças A321	GS Diferenças NEO		
Experiência Operacional em rota, opcional.	Manutenção da experiência operacional em rota, nos moldes definidos no RBAC 121 para aeronave A318, A319, A320, A320NEO ou A321.						
Requisitos de entrada deste módulo	<ul style="list-style-type: none"> • Ser detentor da licença de piloto comercial na categoria avião • Possuir certificado de conhecimentos teóricos para licença de PLA • Ser detentor da habilitação IFRA • Ser detentor da habilitação MLTE 						

Aeronaves abrangidas	Aviões <i>Narrowbody</i> do fabricante Airbus.	
----------------------	--	--

6.6.6. Aeronave-base Boeing 737 Series - Narrowbody.

Os requisitos de entrada para ingresso neste módulo são: ser detentor da licença de piloto comercial na categoria avião, possuir certificado de conhecimentos teóricos para licença de PLA, ser detentor da habilitação IFRA e ser detentor da habilitação MLTE.

O referido módulo deve ser realizado conforme cronograma quinquenal e apresentado a seguir:

No primeiro ano o servidor deverá realizar o Ground School Inicial e o Treinamento Prático Inicial, em Full Flight Simulator - FFS, para o avião modelo 737NG, fabricante Boeing e o Treinamento de Diferenças para o modelo B737-8 MAX, conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa

Nos anos subsequentes o servidor deverá realizar o Ground School e Treinamento Prático Periódico (Recurrent) da referida aeronave B737NG, com Diferenças para o B737MAX. Além do exposto, no segundo ano deverá realizar o Ground School Inicial da aeronave Boeing 727, e no quarto ano deve realizar o Ground School Periódico do modelo B727. Ultrapassado o referido período quinquenal a SGP, SPO, SAF e demais UORGs deverão realizar a avaliação do programa conforme estabelecido pela IN 137/2019.

A critério da SPO pode-se inverter o sequenciamento entre os modelos B737NG e B737MAX.

AERONAVE BASE - CAT TRANSPORTE NARROW-BODY BOEING 737 SERIES						
	Ano 01	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Observações
Evento	GS Inicial B737	GS Recurrent - B737NG				
	Prático	Prático Recurrent - B737NG				

	Inicial- B737NG					
	GS Diferenç as MAX	GS Inicial B727	GS Diferenças MAX	GS Recurrent B727	GS Diferenças MAX	
Experiên cia Operacional em rota, opcional.	Manutenção da experiência operacional em rota, nos moldes definidos no RBAC 121 para aeronave B737NG, B727 ou B737MAX.					
Requisit os de entrada deste módulo	<ul style="list-style-type: none"> ● Ser detentor da licença de piloto comercial na categoria avião ● Possuir certificado de conhecimentos teóricos para licença de PLA ● Ser detentor da habilitação IFRA ● Ser detentor da habilitação MLTE 					
Aeronav es abrangidas	Aviões <i>Narrowbody</i> do fabricante Boeing.					

6.6.7. Aeronave-base Embraer 190 Series - Narrowbody.

Os requisitos de entrada para ingresso neste módulo são: ser detentor da licença de piloto comercial na categoria avião, possuir certificado de conhecimentos teóricos para licença de PLA, ser detentor da habilitação IFRA e ser detentor da habilitação MLTE.

O referido módulo deve ser realizado conforme cronograma quinquenal e apresentado a seguir:

No primeiro ano o servidor deverá realizar o Ground School Inicial e o Treinamento Prático Inicial, em Full Flight Simulator - FFS, para o avião modelo EMB190, fabricante Embraer e o Treinamento de Diferenças para o modelo EMB190E2, conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa

Nos anos subsequentes o servidor deverá realizar o Ground School e Treinamento Prático Periódico (Recurrent) da referida aeronave E190, com Diferenças para o EMB190E2, este último intercalando-se com o Ground School para o EMB-135.

A critério da SPO pode-se inverter o sequenciamento entre os modelos E1 e E2.

Ultrapassado o referido período quinquenal a SGP, SPO, SAF e demais UORGs deverão realizar a avaliação do programa conforme estabelecido pela IN 137/2019.

AERONAVE BASE - CAT TRANSPORTE NARROW BODY EMBRAER 190 SERIES - E190							
Evento	Ano 01	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Observações	
	GS Inicial E190	GS Recurrent - E190	GS Recurrent - E190	GS Recurrent - E190	GS Recurrent - E190		GS Recurrent - E190
	Prático Inicial - E190	Prático Recurrent - E190	Prático Recurrent - E190	Prático Recurrent - E190	Prático Recurrent - E190		
	Diferenças - E2	GS EMB-135	Diferenças - E2	GS EMB-135	Diferenças - E2		
Experiência Operacional em rota, opcional.	Manutenção da experiência operacional em rota, nos moldes definidos no RBAC 121 para aeronave E190, 190E2, E195, E170 ou E175.						
Requisitos de entrada deste módulo	<ul style="list-style-type: none"> • Ser detentor da licença de piloto comercial na categoria avião • Possuir certificado de conhecimentos teóricos para licença de PLA • Ser detentor da habilitação IFRA • Ser detentor da habilitação MLTE 						
Aeronaves abrangidas	Aviões <i>Narrowbody</i> do fabricante Embraer, incluso o EMB135.						

6.6.8. Aeronave-base ATR 42/72 - TURBOÉLICE

Os requisitos de entrada para ingresso neste módulo são: ser detentor da licença de piloto comercial na categoria avião, possuir certificado de conhecimentos teóricos para licença de PLA, ser detentor da habilitação IFRA e ser detentor da habilitação MLTE.

O referido módulo deve ser realizado conforme cronograma quinquenal e apresentado a seguir:

No primeiro ano o servidor deverá realizar o Ground School Inicial e o Treinamento Prático Inicial, em Full Flight Simulator - FFS, para o avião modelo ATR72, fabricante Avions de Transport Régional e o Treinamento de Diferenças para o modelo ATR42, conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

Nos anos subsequentes o servidor deverá realizar o Ground School e Treinamento Prático Periódico (Recurrent) da referida aeronave ATR72, com Diferenças para o ATR42.

Ultrapassado o referido período quinquenal a SGP, SPO, SAF e demais UORGs deverão realizar a avaliação do programa conforme estabelecido pela IN 137/2019.

A critério da SPO pode-se inverter o sequenciamento entre os modelos ATR72 e ATR42.

AERONAVE BASE - CAT TRANSPORTE TURBOÉLICE ATR 72/42 -						
	Ano 01	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Observações
Evento	GS Inicial ATR72	GS Recurrent - ATR42	GS Recurrent - ATR72	GS Recurrent - ATR42	GS Recurrent - ATR72	
	Prático Inicial- EATR72	Prático Recurrent - ATR42	Prático Recurrent - ATR72	Prático Recurrent - ATR42	Prático Recurrent - ATR72	
	GS Diferenças ATR42					
Experiência Operacional em rota, opcional.	Manutenção da experiência operacional em rota, nos moldes definidos no RBAC 121 para qualquer aeronave turboélice categoria Transporte e certificada sob a égide do RBAC 25.					

<p>Requisitos de entrada deste módulo</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● Ser detentor da licença de piloto comercial na categoria avião ● Possuir certificado de conhecimentos teóricos para licença de PLA ● Ser detentor da habilitação IFRA ● Ser detentor da habilitação MLTE 	
<p>Aeronaves abrangidas</p>	<p>Aviões turboélice certificados sob a égide do RBAC 25.</p>	

6.6.9. Aeronave-base Boeing 777 series - Widebody

Os requisitos de entrada para ingresso neste módulo são: Ser detentor da licença de piloto de linha aérea na categoria avião; ser detentor da habilitação MLTE ou TIPO multimotor, experiência em aeronaves com MTOW superior a 5.700kg e experiência prévia em operações sob a égide do RBAC 121. Importante frisar, que a critério da SPO, a experiência prévia em operações sob a égide do RBAC 121 poderá ser substituída pela realização da CAS correspondente para esta aeronave por um período mínimo de 6 meses, independentemente do estabelecido em outras seções deste programa.

O referido módulo deve ser realizado conforme cronograma quinquenal e apresentado a seguir:

No primeiro ano o servidor deverá realizar o Ground School Inicial e o Treinamento Prático Inicial, em Full Flight Simulator - FFS, para o avião modelo B777, fabricante Boeing, conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

No segundo ano o servidor deverá realizar o Ground School Inicial e o Treinamento Prático Inicial, em Full Flight Simulator - FFS, para o avião modelo B767, fabricante Boeing, conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

No terceiro ano, o servidor deverá realizar o Ground School e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) em Full Flight Simulator - FFS, para o avião modelo B777, fabricante Boeing, conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

No quarto ano o servidor deverá realizar o Ground School e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) em Full Flight Simulator - FSS para o avião modelo B767 conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5.

No quinto ano, o servidor deverá realizar o Ground School e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) em Full Flight Simulator - FFS, para o avião modelo B777, fabricante Boeing, conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

Ultrapassado o referido período quinquenal a SGP, SPO, SAF e demais UORGs deverão realizar a avaliação do programa conforme estabelecido pela IN 137/2019.

A critério da SPO pode-se inverter o sequenciamento entre os modelos B777 e B767.

AERONAVE BASE - CAT TRANSPORTE WIDE-BODY BOEING 777 -							
Evento	Ano 01	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Observações	
	GS Inicial B777ER	GS Inicial B767	GS Recurrent - B777ER	GS Recurrent - B767	GS Recurrent - B777ER		
	Prático Inicial- B777ER	Prático Inicial B767	Prático Recurrent - B777ER	Prático Recurrent - B767	Prático Recurrent - B777ER		
Experiência Operacional em rota, opcional.	Manutenção da experiência operacional em rota, nos moldes definidos no RBAC 121 para aeronave B777, B767 ou B757.						
Requisitos de entrada deste módulo	<ul style="list-style-type: none"> • Ser detentor da licença de piloto de linha aérea na categoria avião • Ser detentor da habilitação MLTE ou TIPO multimotor • Experiência em aeronaves com MTOW superior a 5.700kg • Experiência prévia em operações sob a égide do RBAC 121* 					<p>*A critério da SPO, a experiência prévia em operações sob a égide do RBAC 121 poderá ser substituída pela realização da CAS correspondente para esta aeronave por um período mínimo de 6 meses, independentemente do estabelecido em</p>	

		outras seções deste programa.
Aeronaves abrangidas	Aviões <i>Wide-body</i> do fabricante Boeing	

6.6.10. Aeronave-base Airbus 330 Series - Widebody

Os requisitos de entrada para ingresso neste módulo são: Ser detentor da licença de piloto de linha aérea na categoria avião; ser detentor da habilitação MLTE ou TIPO multimotor, experiência em aeronaves com MTOW superior a 5.700kg e experiência prévia em operações sob a égide do RBAC 121. Importante frisar, que a critério da SPO, a experiência prévia em operações sob a égide do RBAC 121 poderá ser substituída pela realização da CAS correspondente para esta aeronave por um período mínimo de 6 meses, independentemente do estabelecido em outras seções deste programa.

O referido módulo deve ser realizado conforme cronograma quinquenal e apresentado a seguir:

No primeiro ano o servidor deverá realizar o Ground School Inicial e o Treinamento Prático Inicial do avião modelo A330, com treinamento de Diferenças para modelo A350 conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

No segundo ano o servidor deverá realizar o Ground School e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) do avião A350, com treinamento de Diferenças para o A330 conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5.

No terceiro ano, o servidor deverá realizar o servidor deverá realizar o Ground School e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) do avião A330, com treinamento de Diferenças para o A350 conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5.

No quarto ano o servidor deverá realizar o Ground School e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) do avião A350, com treinamento de Diferenças para o A330 conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5.

No quinto ano, servidor deverá realizar o servidor deverá realizar o Ground School e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) do avião A330, com treinamento de Diferenças para o A350 conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5.

Ultrapassado o referido período quinquenal a SGP, SPO, SAF e demais UORGs deverão realizar a avaliação do programa conforme estabelecido pela IN 137/2019.

A critério da SPO pode-se inverter o sequenciamento entre os modelos A330 e A350.

AERONAVE BASE - CAT TRANSPORTE WIDE-BODY AIRBUS 330 SERIES -							
Evento	Ano 01	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Observações	
	GS Inicial A330	GS Recurrent - A350	GS Recurrent - A330	GS Recurrent - A350	GS Recurrent - A330		
	Prático Inicial-A330	Prático Recurrent - A350	Prático Recurrent - A330	Prático Recurrent - A350	Prático Recurrent - A330		
	GS/FFS Diferenças A350	GS/FFS Diferenças A330	GS/FFS Diferenças A350	GS/FFS Diferenças A330	GS/FFS Diferenças A350		
Experiência Operacional em rota, opcional.	Manutenção da experiência operacional em rota, nos moldes definidos no RBAC 121 para aeronave A330 ou A350.						
Requisitos de entrada deste módulo	<ul style="list-style-type: none"> • Ser detentor da licença de piloto de linha aérea na categoria avião • Ser detentor da habilitação MLTE ou TIPO multimotor • Experiência em aeronaves com MTOW superior a 5.700kg • Experiência prévia em operações sob a égide do RBAC 121* 					<p>*A critério da SPO, a experiência prévia em operações sob a égide do RBAC 121 poderá ser substituída pela realização da CAS correspondente para esta aeronave por um período mínimo de 6 meses, independentemente do estabelecido em</p>	

		outras seções deste programa.
Aeronaves abrangidas	Aviões <i>Wide-body</i> do fabricante Airbus	

6.7. Categoria Helicóptero

6.7.1. Aeronave-base Helicóptero Classe Monomotor Convencional - HMNC.

Os requisitos de entrada para ingresso neste módulo são: ser detentor da licença de piloto comercial na categoria helicóptero e ser detentor de CMA de 2ª Classe.

O referido módulo deve ser realizado conforme cronograma quinquenal e apresentado a seguir:

No primeiro ano o servidor deverá realizar o Ground School Inicial e o Treinamento Prático Inicial do helicóptero monomotor convencional, modelo R44 ou R22, fabricante Robinson, conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

No segundo ano o servidor deverá estudar, por conta própria (self-study) ou leitura orientada, o RFM do helicóptero monomotor turbopropulsor modelo R66, fabricante Robinson. O estudo deverá focar nas limitações da aeronave, peso e balanceamento, procedimentos normais, anormais, emergências e Safety Notices emitidas pelo referido fabricante.

No terceiro ano, o servidor deverá realizar o Ground School Periódico (Recurrent) e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) do helicóptero R22 ou R44 conforme SFAR73 (Special Federal Aviation Regulation - SFAR do FAA) e matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

No quarto ano o servidor deverá estudar, por conta própria, o RFM do helicóptero monomotor, H269 -Schweizer, fabricante Sikorsky. O estudo deverá focar nas limitações da aeronave, peso e balanceamento, procedimentos normais, anormais, emergências e Safety Notices emitidas pelo referido fabricante.

No quinto ano, o servidor deverá realizar o Ground School Periódico (Recurrent) e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) do helicóptero R44 ou R66, conforme SFAR73 matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

Os Inspectores de Voo devem manter a experiência recente em algum modelo de helicóptero monomotor convencional (HMNC) em consonância com o previsto no RBAC 61 e normativos complementares.

Ultrapassado o referido período quinquenal a SGP, SPO, SAF e demais UORGs deverão realizar a avaliação do programa conforme estabelecido pela IN 137/2019.

AERONAVE BASE - HELICÓPTEROS MONOMOTORES FAMÍLIA ROBINSON						
Evento	Ano 01	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Observações
	GS Inicial – R44/22	Self-study (R66)	GS Recurrent - R44 ou R22 (SFAR 73)	Self-study (H269 - Schweizer)	GS Recurrent - R44 ou R66	
Prático Inicial- R44/22	Prático de Emergências - R44 ou R22 (SFAR 73)		Prático de Emergências - R44 ou R66			
Experiência Recente	Manutenção da experiência recente, nos moldes definidos no RBAC 61 para qualquer modelo e fabricante de helicóptero monomotor a pistão, habilitação HMNC.					
Opcional	Vuichard-Recovery Training, IIMC, etc					
Requisitos de entrada deste módulo	<ul style="list-style-type: none"> • Ser detentor da licença de piloto comercial na categoria helicóptero • Ser detentor de CMA de 2ª Classe, se o treinamento prático for realizado em aeronave, em lugar de Dispositivo de treinamento de Voo. 					
Aeronaves abrangidas	Helicópteros monomotores convencionais HMNC e o helicóptero monomotor turboeixo modelo R66.					

6.7.2. Aeronave-base Helicóptero Classe Monomotor Turboeixo – HMNT e Classe Multimotor Turboeixo – HMLT

O módulo para aeronave-base HMNT e HMLT está dividido em duas grandes famílias de aeronaves, conforme descrito a seguir:

6.7.2.1. Família Airbus Helicopters

Os requisitos de entrada para ingresso neste módulo são: ser detentor da licença de piloto comercial na categoria helicóptero e ser detentor de CMA de 2ª Classe.

O referido módulo deve ser realizado conforme cronograma quinquenal e apresentado a seguir:

No primeiro ano o servidor deverá realizar o Ground School Inicial que incorpore aviãoica VEMD e o Treinamento Prático Inicial do helicóptero, fabricante Airbus Helicopters, modelo H125 - Esquilo, B2 ou B3, monomotor turboeixo conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

No segundo ano o servidor deverá estudar, por conta própria (self-study) ou através de leitura orientada, o RFM do helicóptero monomotor turboeixo modelo H130-B4 do fabricante Airbus Helicopters. O estudo deverá focar nas limitações da aeronave, peso e balanceamento, procedimentos normais, anormais, emergências e Safety Notices emitidas pelo referido fabricante.

No terceiro ano, o servidor deverá realizar o Ground School Inicial e o Treinamento Prático Inicial dos helicópteros bimotores turboeixo de médio porte, modelo H135, H145 ou H155 conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

No quarto ano o servidor deverá estudar, por conta própria, o RFM o helicóptero monomotor turboeixo, H120-Colibri, fabricante Airbus Helicopters. O estudo deverá focar nas limitações da aeronave, peso e balanceamento, procedimentos normais, anormais, emergências e Safety Notices emitidas pelo referido fabricante.

No quinto ano, o servidor deverá realizar o Ground School Periódico (Recurrent) e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) do helicóptero modelo H120, H125 ou H130 conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

Os Inspectores de Voo devem manter a experiência recente em algum helicóptero monomotor ou bimotor turboeixo de médio porte (HMNT e HMLT) em consonância com o previsto no RBAC 61 e normativos complementares.

Ultrapassado o referido período quinquenal a SGP, SPO, SAF e demais UORGs deverão realizar a avaliação do programa conforme estabelecido pela IN 137/2019.

AERONAVE BASE - HELICÓPTERO TURBOEIXO						
FAMÍLIA AIRBUS HELICOPTERS						
Evento	Ano 01	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Observações
	GS Inicial - H125	Self-study	GS Inicial -	Self-study	GS Recurrent - H120,	*Não havendo alteração da

	com VEMD	(H130 - B4)	H135, H145 ou H155	(H120 - Colibri)	H125 ou H130 com	aeronave base nas revisões quinquenais do programa e caso o servidor permaneça neste mesmo módulo, o ano 06 será equivalente ao ano 2, e assim por diante.
	Prático Inicial-H125		Prático Inicial-H135, H145 ou H155		Prático de Emergências - H120, H125 ou H130	
Experiência Recente	Manutenção da experiência recente, nos moldes definidos no RBAC 61 para qualquer modelo e fabricante de helicóptero monomotor ou multimotor turboeixo de medio porte, habilitação HMNT ou HMLT.					
Opcional	Vuichard-Recovery, IIMC, etc					
Requisitos de entrada deste módulo	<ul style="list-style-type: none"> • Ser detentor da licença de piloto comercial na categoria helicóptero • Ser detentor de CMA de 2ª Classe, se o treinamento prático for realizado em aeronave, em lugar de Dispositivo de treinamento de Voo • Ter experiência em aeronave turboeixo 					
Aeronaves abrangidas	Helicópteros monomotores turboeixo e bimotores do fabricante Airbus Helicopters.					

*GS: Ground School

* Self-study: estudo do RFM da aeronave, no tocante a limitações, peso e balanceamento, procedimentos normais, anormais e de emergências.

6.7.2.2. Família Bell Helicopter

Os requisitos de entrada para ingresso neste módulo são: ser detentor da licença de piloto comercial na categoria helicóptero e ser detentor de CMA de 2ª Classe.

O referido módulo deve ser realizado conforme cronograma quinquenal e apresentado a seguir:

No primeiro ano o servidor deverá realizar o Ground School Inicial e o Treinamento Prático Inicial do helicóptero, fabricante Bell Helicopters, modelo Bell 206 - Jet ou Long Ranger, monomotor turboeixo conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

No segundo ano o servidor deverá estudar, por conta própria (self-study) ou através de leitura orientada, o RFM do helicóptero turboeixo modelo Bell 407 ou Bell 429 do fabricante Bell Helicopters. O estudo deverá focar nas limitações da aeronave, peso e balanceamento, procedimentos normais, anormais, emergências e Safety Notices emitidas pelo referido fabricante.

No terceiro ano, o servidor deverá realizar o Ground School Inicial e o Treinamento Prático Inicial do helicóptero bimotor turboeixo de médio porte, modelo Bell 429 conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

No quarto ano o servidor deverá estudar, por conta própria, o RFM o helicóptero monomotor turboeixo, modelo Bell 505, fabricante Bell Helicopters. O estudo deverá focar nas limitações da aeronave, peso e balanceamento, procedimentos normais, anormais, emergências e Safety Notices emitidas pelo referido fabricante.

No quinto ano, o servidor deverá realizar o Ground School Periódico (Recurrent) e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) do helicóptero modelo B206, Bell 407 ou Bell 505 conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

Os Inspectores de Voo devem manter a experiência recente em algum helicóptero monomotor ou bimotor turboeixo de médio porte (HMNT e HMLT) em consonância com o previsto no RBAC 61 e normativos complementares.

Ultrapassado o referido período quinquenal a SGP, SPO, SAF e demais UORGs deverão realizar a avaliação do programa conforme estabelecido pela IN 137/2019.

AERONAVE BASE - HELICÓPTERO TURBOEIXO						
FAMÍLIA BELL HELICOPTERS						
	Ano 01	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Observações
Evento	GS Inicial - BELL 206 (JET E LONG)	Self-study (BELL 407 ou Bell 429)	GS Inicial- Bell 429	Self-study (BELL 505)	GS Recurrent - BELL 206, 407 ou 505	*Não havendo alteração da aeronave base nas revisões quinquenais do programa e caso o servidor permaneça neste mesmo módulo,
	Prático Inicial- BELL 206 JET		Prático Inicial - Bell 429		Prático de Emergências -BELL	

	OU LONG				206, 407 ou 505	o ano 06 será equivalente ao ano 2, e assim por diante.
Experiência Recente	Manutenção da experiência recente, nos moldes definidos no RBAC 61 para qualquer modelo e fabricante de helicóptero monomotor ou bimotor turboeixo, habilitação HMNT ou HMLT.					
Opcional	Vuichard-Recovery, IIMC, Mast Bumping, etc					
Requisitos de entrada deste módulo	<ul style="list-style-type: none"> • Ser detentor da licença de piloto comercial na categoria helicóptero • Ser detentor de CMA de 2ª Classe, se o treinamento prático for realizado em aeronave, em lugar de Dispositivo de treinamento de Voo 					
Aeronaves abrangidas	Helicópteros monomotores turboeixo e bimotores do fabricante Bell Helicopters.					

6.7.3. Aeronave-base Helicóptero TIPO MULTIMOTOR - Grande e Médio Porte

O módulo para aeronave-base TIPO MULTIMOTOR está dividido em duas grandes famílias de aeronaves, conforme descrito abaixo:

6.7.3.1. Família Sikorsky Series

Os requisitos de entrada para ingresso neste módulo são: ser detentor da licença de piloto comercial na categoria helicóptero, possuir certificado de conhecimentos teóricos para licença de PLH, ser detentor de habilitação HMNT e ser detentor de habilitação IFRH

O referido módulo deve ser realizado conforme cronograma quinzenal e apresentado a seguir:

No primeiro ano o servidor deverá realizar o Ground School Inicial e o Treinamento Prático Inicial do helicóptero fabricante Sikorsky, modelo SK76, com conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

No segundo ano o servidor deverá realizar o Ground School e o Treinamento Prático Inicial do helicóptero fabricante Sikorsky, modelo SK92, conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5.

No terceiro ano, o servidor deverá realizar o servidor deverá realizar o Ground School e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) do helicóptero SK76 conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5.

No quarto ano o servidor deverá realizar o Ground School e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) do helicóptero SK92, conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5.

No quinto ano, servidor deverá realizar o servidor deverá realizar o Ground School e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) do helicóptero SK76 conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5.

Ultrapassado o referido período quinquenal a SGP, SPO, SAF e demais UORGs deverão realizar a avaliação do programa conforme estabelecido pela IN 137/2019.

AERONAVE BASE -HELICÓPTERO BIMOTOR SIKORSKY SERIES -						
	Ano 01	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Observações
Evento	GS Inicial SK76	GS Inicial SK92	GS Recurrent - SK76	GS Recurrent - SK92	GS Recurrent - SK76	
	Prático Inicial- SK76	Prático Inicial SK92	Prático Recurrent - SK76	Prático Recurrent - SK92	Prático Recurrent - SK76	
Experiência Operacional em rota, opcional.	Manutenção da experiência operacional em rota, nos moldes definidos no RBAC 135 para aeronave SK76 ou SK92.					
Requisitos de entrada deste módulo	<ul style="list-style-type: none"> • Ser detentor da licença de piloto comercial na categoria helicóptero • Possuir certificado de conhecimentos teóricos para licença de PLH • Ser detentor de habilitação HMNT • Ser detentor de habilitação IFRH 					
Aeronaves abrangidas	Helicópteros bimotores turboeixo do fabricante Sikorsky além dos demais fabricantes não abrangidos especificamente por outros módulos.					

6.7.3.2. Família Leonardo Series

Os requisitos de entrada para ingresso neste módulo são: ser detentor da licença de piloto comercial na categoria helicóptero, possuir certificado de conhecimentos teóricos para licença de PLH, ser detentor de habilitação HMNT e ser detentor de habilitação IFRH

O referido módulo deve ser realizado conforme cronograma quinquenal e apresentado a seguir:

No primeiro ano o servidor deverá realizar o Ground School Inicial e o Treinamento Prático Inicial do helicóptero fabricante Leonardo, modelo AW109, com conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

No segundo ano o servidor deverá realizar o Ground School e o Treinamento Prático Inicial do helicóptero fabricante Leonardo, modelo AW139 ou AW189, conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5.

No terceiro ano, o servidor deverá realizar o servidor deverá realizar o Ground School e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) do helicóptero AW109 conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5

No quarto ano o servidor deverá realizar o Ground School e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) do helicóptero AW139 ou AW189, conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5.

No quinto ano, servidor deverá realizar o servidor deverá realizar o Ground School e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) do helicóptero AW109 conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5.

Ultrapassado o referido período quinquenal a SGP, SPO, SAF e demais UORGs deverão realizar a avaliação do programa conforme estabelecido pela IN 137/2019.

AERONAVE BASE -HELICÓPTERO BIMOTOR LEONARDO SERIES -						
	Ano 01	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Observações
Evento	GS Inicial AW109	GS Inicial AW139 ou AW189	GS Recurrent - AW109	GS Recurrent - AW139 ou AW189	GS Recurrent - AW109	

	Prático Inicial- AW109	GS Inicial AW139 ou AW189	Prático Recurrent - AW109	Prático Recurrent - AW139 ou AW189	Prático Recurrent - AW109	
Experiência Operacional em rota, opcional.	Manutenção da experiência operacional em rota, nos moldes definidos no RBAC 135 para aeronave AW109, AW139 ou AW189.					
Requisitos de entrada deste módulo	<ul style="list-style-type: none"> • Ser detentor da licença de piloto comercial na categoria helicóptero • Possuir certificado de conhecimentos teóricos para licença de PLH • Ser detentor de habilitação HMNT • Ser detentor de habilitação IFRH 					
Aeronaves abrangidas	Helicópteros bimotores turboeixo do fabricante Leonardo, além dos demais fabricantes não abrangidos especificamente por outros módulos.					

6.8. Categoria Outros - Aeronave-base Planador.

Os requisitos de entrada para ingresso neste módulo são: ser detentor da licença de piloto privado de avião e ser detentor do CMA de 2ª Classe

O referido módulo deve ser realizado conforme cronograma quinquenal e apresentado a seguir:

No primeiro ano o servidor deverá realizar o deverá estudar, por conta própria (self-study), os conhecimentos teóricos requeridos para concessão/revalidação da licença de Planador e Treinamento Prático Inicial para concessão e/ou revalidação da licença de piloto privado de planador biplace conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

No segundo ano o servidor deverá estudar, por conta própria (self-study), o AFM de algum dos planadores em operação no Brasil. O estudo deverá focar nas limitações da aeronave, peso e balanceamento, procedimentos normais, anormais, emergências e Safety Notices emitidas pelo fabricante.

No terceiro ano, o servidor deverá realizar o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) da categoria planador conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

No quarto ano servidor deverá estudar, por conta própria (self-study), o AFM de algum dos planadores em operação no Brasil. O estudo deverá focar nas limitações da aeronave, peso e balanceamento, procedimentos normais, anormais, emergências e Safety Notices emitidas pelo fabricante.

No quinto ano, o servidor deverá realizar o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) da categoria planador conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa. Os Inspetores de Voo devem manter a experiência recente em algum planador biplace em consonância com o previsto no RBAC 61 e normativos complementares. Conforme necessidade e disponibilidade orçamentária incentiva-se a adaptação em motoplanadores.

Ultrapassado o referido período quinquenal a SGP, SPO, SAF e demais UORGs deverão realizar a avaliação do programa conforme estabelecido pela IN 137/2019.

AERONAVE BASE - PLANADOR						
	Ano 01	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Observações
Evento	Self-Study (conhecimentos teóricos para concessão da licença de planador)	Self-study (PLAN)	Treino prático para revalidação da habilitação de PLAN.	Self-study (PLAN)	Treino prático para revalidação da habilitação de PLAN.	
	Prático para concessão e/ou revalidação da licença de planador					
Experiência Recente	Manutenção da experiência recente, nos moldes definidos no RBAC 61 para qualquer modelo de PLAN biplace.					
Opcional	Adaptação em motoplanador					
Requisitos de entrada deste módulo	<ul style="list-style-type: none"> • Ser detentor da licença de piloto privado de avião • Ser detentor do CMA de 2ª Classe 					

6.9. Categoria Outros - Aeronave-base RPA Classe 3.

No primeiro ano o servidor deverá realizar o Ground School Inicial e o Treinamento Prático Inicial de RPAS Classe 3 com capacidade de operação BVLOS acima de 400ft AGL, conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

No segundo ano o servidor deverá estudar, por conta própria (self-study), as atualizações das legislações aplicáveis, o manual da aeronave RPA, Classe 3 do modelo realizado no inicial. O estudo deverá focar nas limitações da aeronave, peso e balanceamento (se existir), procedimentos normais, anormais e de emergências.

No terceiro ano, o servidor deverá realizar o Ground School Inicial e o Treinamento Prático Inicial de RPAS Classe 2 ou 1, ou Ground School Periódico (Recurrent) de RPAS Classe 3, conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

No quarto ano o servidor deverá estudar, por conta própria, as atualizações das legislações aplicáveis, o manual das aeronaves RPAS de classes já realizadas. O estudo deverá focar nas limitações da aeronave, peso e balanceamento (se existir), procedimentos normais, anormais e de emergências.

No quinto ano, o servidor deverá realizar o Ground School Periódico (Recurrent) e o Treinamento Prático Periódico (Recurrent) de RPAS Classe 2 ou 1, já realizados, ou RPAS de classe 3 se não realizadas classe 2 ou 1, conforme matriz curricular definido no capítulo 6.5 deste programa.

Ultrapassado o referido período quinquenal a SGP, SPO, SAF e demais UORGs deverão realizar a avaliação do programa conforme estabelecido pela IN 137/2019.

AERONAVE BASE – RPAS CLASSE 3 - BVLOS ACIMA DE 400FT AGL						
Evento	Ano 01	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Observações
	GS Inicial Classe 3	Self-study (legislação, atualizações)	GS Inicial Classe 2 ou GS Inicial Classe 1 ou GS Recurrent Classe 3	Self-study (legislação, atualizações)	GS Recurrent Classe 2 ou GS Recurrent Classe 1	

	Prático Inicial Classe 3		Prático Inicial Classe 2 ou Prático Inicial Classe 1		Prático Recurrent Classe 2 ou Prático Recurrent Classe 1	
--	--------------------------	--	--	--	--	--

Experiência Recente	<ul style="list-style-type: none"> • Não requerida 	
Requisito de entrada deste módulo	<ul style="list-style-type: none"> • Ser detentor da licença de piloto 	

7. Capacitação em serviço (CAS)

O sucesso da capacitação em serviço depende do comprometimento e profissionalismo de todos os envolvidos: o inspetor aluno, sua chefia imediata e o inspetor instrutor.

Código	Capacitação em serviço
BIV-CAS	CAS de Inspetor de Voo
EXM-CAS	CAS de Examinador
EXM-CAS-PL	CAS em proficiência linguística
PTS-CAS	CAS em programas de treinamento
PTS-CAS-FS	CAS em qualificação de FSTD
AOP-CAS	CAS em acompanhamento de operações
CPE-CAS-P2	CAS PEV-2
CPE-CAS-P1	CAS PEV-1
INT-CAS	CAS de instrutor

7.1. CAS de Inspetor de Voo (BIV-CAS)

Após realizar os eventos BIV-100, BIV-101 e ao menos mais um evento da trilha básica (BIV-102 a BIV-104), o inspetor aluno torna-se elegível para iniciar a capacitação em serviço. Os procedimentos administrativos referentes à CAS estão dispostos no capítulo 4.10.

BIV-CAS	
Conteúdo mínimo	Ao menos dois meses realizando atividades da trilha básica (tabela 5.2) sob supervisão de instrutor. Período pode ser aumentado a critério e conforme necessidade.
Fases de treinamento	3 fases, divididas a critério do instrutor. Para cada fase deverá ser preenchida uma ficha de avaliação.
Fase 1	Nível de conhecimento: instrutor explica ao aluno como executar as diferentes atividades e tarefas, e processos são analisados em conjunto.
Fase 2	Nível de compreensão: inspetor aluno realiza as principais tarefas sob supervisão, com intervenções do instrutor quando requerido, e para indicar onde encontrar informações necessárias para realizar as tarefas. Esta é normalmente a fase de maior duração dentro do período de CAS.
Fase 3	Nível de aplicação: inspetor aluno realiza as principais tarefas de iniciativa própria, buscando as informações necessárias para sua execução, e instrutor verifica que o resultado final é apropriado.

O objetivo principal desta CAS é familiarizar o inspetor aluno com as atividades e tarefas de um Inspetor de Voo, de maneira que este sinta-se confortável em realizar os processos no dia-a-dia, sabendo onde buscar e como analisar as informações necessárias. Importante ressaltar que o período de CAS pode ser estendido, conforme julgado necessário pelo instrutor de CAS e pelas circunstâncias, especialmente quando se considera que a CAS só pode ser finalizada após todos os eventos da trilha básica forem concluídos (BIV-100 a BIV-104), o que pode interferir na disponibilidade do aluno para a CAS.

A chefia imediata do inspetor aluno deverá iniciar a alocação de processos referentes às atividades da trilha básica, dentro de período da CAS. É importante que a chefia imediata submeta o aluno a uma variedade de atividades distintas. Esta distribuição de processos deverá ser em quantidade menor, e com prazos maiores, que os processos distribuídos para um Inspetor de Voo já formado, e a responsabilidade final pelos produtos das atividades é do instrutor de CAS. Este pode ser responsável por supervisionar mais de um inspetor aluno simultaneamente, mas a chefia imediata deve usar de cautela para não sobrecarregar o instrutor com excesso de prazos, processos e alunos, durante o período instrucional.

Durante o período estabelecido, o instrutor de CAS auxiliará o inspetor aluno nas tarefas, observando os níveis esperados em cada fase ou período e preenchendo as fichas correspondentes.

7.2. CAS de Examinador (EXM-CAS)

Para que o servidor possa iniciar a CAS de Examinador, este deve ter completado com sucesso os eventos EXM-201 e EXM-202, bem como ter sido habilitado em um dos módulos de aeronaves. E, conforme estabelecido na trilha de exames, só poderá completar a CAS após finalizar os eventos de UPRT (EXM-203 a EXM-205) apropriados. Quando esta capacitação em serviço for executada para habilitar o inspetor em um novo módulo de aeronave, as cargas horárias, durações ou quantitativos de atividades aqui estabelecidos podem ser reduzidos em até 80%, a critério do instrutor de CAS. Uma das maneiras aceitáveis de proceder com a redução é a eliminação completa do nível de conhecimento das fases de treinamento, visto que a maior parte dos processos, procedimentos e tarefas já será de conhecimento do aluno. Portanto, basta que ao aluno sejam apresentadas as características da nova aeronave que influenciem ou que são relevantes para as atividades. Os procedimentos administrativos referentes à CAS estão dispostos no capítulo 4.10.

EXM-CAS	
Conteúdo mínimo	Quantidade representativa de exames distintos e apropriados para o módulo de aeronave, conforme estabelecido nas fases de treinamento.
Fases de treinamento	3 fases, divididas conforme estabelecido a seguir. Para cada fase deverá ser preenchida uma ficha de avaliação, e indicados os exames que foram realizados.
Fase 1	<p>Nível de conhecimento: instrutor explica ao aluno como executar as diferentes atividades e tarefas, e processos são analisados em conjunto.</p> <p>Nesta fase, o aluno deverá observar a realização de pelo menos 3 exames completos nas aeronaves de seu módulo, incluindo briefing, debriefing e procedimentos administrativos.</p> <p>Ao menos um dos exames observados deve ser de concessão de licença ou habilitação, e ao menos um dos exames deve ser de revalidação.</p> <p>Na fase 1, o instrutor de CAS deve planejar um tempo maior para a duração dos exames, a fim de realizar briefings e debriefings com o</p>

	<p>inspetor aluno. Todo o planejamento da atividade fica por conta do instrutor.</p>
Fase 2	<p>Nível de compreensão: inspetor aluno realiza as principais tarefas sob supervisão, com intervenções do instrutor quando requerido, e para indicar onde encontrar informações necessárias para realizar as tarefas. Esta é normalmente a fase de maior duração dentro do período de CAS.</p> <p>Nesta fase, o aluno deverá assumir progressivamente a realização de diferentes partes do exame, conforme estabelecido pelo instrutor, e sempre com o suporte e participação direta deste sempre que necessário.</p> <p>Fica estabelecido o quantitativo mínimo de 6 exames a serem realizados. Ao menos um dos exames deve ser de concessão de licença ou habilitação, um dos exames deve ser de revalidação, e um dos exames deve ser de instrutor ou examinador. É importante, porém não obrigatório, que os exames sejam em diferentes aeronaves atendidas pelo módulo. Os exames devem ser realizados em, ao menos, duas saídas ou missões distintas.</p> <p>Na fase 2, o instrutor de CAS deve planejar um tempo maior para a duração dos exames, a fim de realizar briefings e debriefings com o inspetor aluno.</p>
Fase 3	<p>Nível de aplicação: inspetor aluno realiza as principais tarefas de iniciativa própria, buscando as informações necessárias para sua execução, e instrutor verifica que o resultado final é apropriado.</p> <p>Nesta fase é esperado que o aluno conduza sozinho todas as fases de um exame de proficiência, sob a supervisão do instrutor. O instrutor deverá evitar interferir diretamente na atividade, auxiliando o aluno somente quando solicitado a resolver dúvidas.</p> <p>Fica estabelecido o quantitativo mínimo de 2 exames diferentes dentre os da tabela de atividades (5.2).</p>

	Na fase 3, o aluno deve planejar ele mesmo os exames, inclusive a alocação de tempo. O instrutor de CAS deve realizar debriefings com o inspetor aluno após a finalização das atividades.
--	---

O objetivo principal desta CAS é familiarizar o inspetor aluno com as atividades e tarefas de um Inspetor de Voo, de maneira que este sinta-se confortável em realizar os exames em diferentes aeronaves no dia-a-dia, sabendo onde buscar e como analisar as informações necessárias. Importante ressaltar que o período de CAS pode ser estendido, conforme julgado necessário pelo instrutor de CAS e pelas circunstâncias, especialmente quando se considera que a CAS só é considerada finalizada quando todos os eventos requeridos da trilha de exames forem concluídos (EXM-201 a EXM-205), o que pode interferir na disponibilidade do aluno para a CAS. O período de CAS também pode estendido conforme condições especiais estabelecidas em alguns dos módulos de aeronaves. Nesse caso, o inspetor aluno permanecerá sob supervisão de um instrutor até o término do período estabelecido.

O instrutor de CAS deverá selecionar junto à escala exames de diferentes tipos, como estabelecido nas fases de treinamento, e que sejam apropriados para o aluno. É importante submeter o aluno a uma variedade de situações, localidades e aeronaves, conforme seu módulo de aeronaves e os exames que irá realizar. A responsabilidade final pela execução dos exames é do instrutor de CAS. Este pode ser responsável por supervisionar mais de um inspetor aluno simultaneamente, mas sua chefia imediata deve usar de cautela para não sobrecarregar o instrutor com excesso de prazos, processos e alunos, durante o período instrucional.

Durante o período da instrução, o instrutor de CAS auxiliará o inspetor aluno nas tarefas, observando os níveis esperados em cada fase ou período e preenchendo as fichas correspondentes. Não é permitido que dois alunos distintos participem do mesmo exame, a fim de não comprometer a qualidade do exame, da instrução, e a visualização das tarefas.

7.3. CAS de programas de treinamento (PTS-CAS)

Após a realização do evento PTS-301 e de se habilitar em um dos módulos de aeronave, o inspetor aluno torna-se elegível para iniciar a capacitação em serviço. Importante ressaltar que PTS-302 deve ser concluído num período de até 12 meses após a finalização da CAS. Quando esta capacitação em serviço for executada para habilitar o inspetor em um novo módulo de aeronave, as cargas horárias, durações ou quantitativos de atividades aqui estabelecidos podem ser reduzidos em até 80%, a critério do instrutor de CAS. Uma das maneiras aceitáveis de proceder com a redução é a eliminação completa do nível de conhecimento das fases de treinamento, visto que a maior parte dos processos, procedimentos e tarefas já será de conhecimento do aluno. Portanto, basta que ao aluno sejam apresentadas as características da nova aeronave que influenciem ou que são relevantes para as atividades. Os procedimentos administrativos referentes à CAS estão dispostos no capítulo 4.10.

PTS-CAS	
Conteúdo mínimo	Ao menos dois meses realizando atividades da trilha especializada de programas de treinamento (tabela 5.2) e que não estejam assinaladas com um asterisco (*), sob supervisão de instrutor. Período pode ser aumentado a critério e conforme necessidade.
Fases de treinamento	3 fases, divididas conforme estabelecido a seguir. Para cada fase deverá ser preenchida uma ficha de avaliação, e indicados os números dos processos realizados.
Fase 1	<p>Nível de conhecimento: instrutor explica ao aluno como executar as diferentes atividades e tarefas, e processos são analisados em conjunto.</p> <p>Nesta fase, o aluno deverá participar da realização de ao menos um processo referente às atividades previstas para a trilha PTS na tabela 5.2 e que não estejam assinaladas com um asterisco (*).</p>
Fase 2	<p>Nível de compreensão: inspetor aluno realiza as principais tarefas sob supervisão, com intervenções do instrutor quando requerido, e para indicar onde encontrar informações necessárias para realizar as tarefas. Esta é normalmente a fase de maior duração dentro do período de CAS.</p> <p>Nesta fase, o aluno deverá participar da realização de ao menos dois processos distintos referentes às atividades previstas para a trilha PTS na tabela 5.2 e que não estejam assinaladas com um asterisco (*). Um dos processos deverá envolver atividades de análise em escritório, e o outro deverá envolver atividades de avaliação <i>in loco</i>.</p> <p>Na fase 2, o instrutor de CAS deve planejar um tempo maior para as atividades em campo, a fim de realizar briefings e debriefings com o inspetor aluno.</p>
Fase 3	<p>Nível de aplicação: inspetor aluno realiza as principais tarefas de iniciativa própria, buscando as informações necessárias para sua execução, e instrutor verifica que o resultado final é apropriado.</p> <p>Nesta fase, o aluno deverá conduzir por conta própria, sob supervisão do instrutor de CAS, ao menos dois processos distintos</p>

	<p>referentes às atividades previstas para a trilha PTS na tabela 5.2 e que não estejam assinaladas com um asterisco (*). Um dos processos deverá envolver atividades de análise em escritório, e o outro deverá envolver atividades de avaliação <i>in loco</i>.</p> <p>Na fase 3, o aluno deve planejar ele mesmo as atividades, inclusive a alocação de tempo. O instrutor de CAS deve realizar debriefings com o inspetor aluno após a finalização das atividades <i>in loco</i>.</p>
--	---

O objetivo principal desta CAS é familiarizar o inspetor aluno com as atividades e tarefas de um Inspetor de Voo, de maneira que este sinta-se confortável em realizar os processos no dia-a-dia, sabendo onde buscar e como analisar as informações necessárias. Importante ressaltar que o período de CAS pode ser estendido, conforme julgado necessário pelo instrutor de CAS e pelas circunstâncias.

A chefia imediata do inspetor aluno deverá iniciar a alocação de processos referentes às atividades da trilha especializada, dentro de período da CAS. É importante que a chefia imediata submeta o aluno a uma variedade de atividades distintas. Esta distribuição de processos deverá ser em quantidade menor, e com prazos maiores, que os processos distribuídos para um Inspetor de Voo já formado, e a responsabilidade final pelos produtos das atividades é do instrutor de CAS. Este pode ser responsável por supervisionar mais de um inspetor aluno simultaneamente, mas a chefia imediata deve usar de cautela para não sobrecarregar o instrutor com excesso de prazos, processos e alunos, durante o período instrucional.

Durante o período estabelecido, o instrutor de CAS auxiliará o inspetor aluno nas tarefas, observando os níveis esperados em cada fase ou período e preenchendo as fichas correspondentes.

7.4. CAS de qualificação de FSTD (PTS-CAS-FS)

Após realizar os eventos PTS-CAS, PTS-302 e PTS-304, e tendo participado de um dos módulos de aeronave, o inspetor aluno torna-se elegível para iniciar a capacitação em serviço em qualificação de FSTD. Não é necessário realizar nova CAS para outros módulos de aeronaves. Os procedimentos administrativos referentes à CAS estão dispostos no capítulo 4.10.

PTS-CAS-FS

Conteúdo mínimo	Participar de uma atividade de qualificação de FSTD (inicial ou recorrente) sob a supervisão de um instrutor. A quantidade de atividades pode ser aumentada a critério e conforme necessidade.
Fases de treinamento	O treinamento é dividido em 3 fases, conforme informações abaixo.
Fase 1	Nível de conhecimento: adquirido durante a participação na disciplina “Noções gerais sobre qualificação de FSTD”, constante do evento PTS-304 “Familiarização em qualificação de FSTD” da trilha “PTS - Avaliação de programas de treinamento e simuladores”.
Fase 2	Nível de compreensão: adquirido durante a participação na disciplina “Metodologia de avaliação para qualificação de FSTD”, constante do evento PTS-304 “Familiarização em qualificação de FSTD” da trilha “PTS - Avaliação de programas de treinamento e simuladores”.
Fase 3	Nível de aplicação: inspetor aluno realiza as principais tarefas de iniciativa própria, buscando as informações necessárias para sua execução, e instrutor verifica que o resultado final é apropriado. Para esta fase deverá ser preenchida uma ficha de avaliação.

O objetivo principal desta CAS é familiarizar o inspetor aluno com as atividades e tarefas de um Inspetor de Voo aplicáveis à qualificação de FSTD, de maneira que este sinta-se confortável em participar como membro de equipe em atividades futuras, sabendo onde buscar e como analisar as informações necessárias, apresentando suas impressões ao responsável pela atividade.

Tipicamente, esta CAS demanda a participação do servidor aluno em apenas uma atividade de qualificação de FSTD, de forma integral, sendo o suficiente para que este consiga aplicar os ensinamentos adquiridos durante a preparação teórica (evento PTS-304). Importante ressaltar que a quantidade de atividades desta CAS pode ser estendida, conforme julgado necessário pelo instrutor de CAS e pelas circunstâncias.

Durante o período estabelecido, o instrutor de CAS auxiliará o inspetor aluno nas tarefas, observando os níveis esperados para a fase de aplicação e preenchendo a ficha de avaliação correspondente.

7.5. CAS em acompanhamento de operações (AOP-CAS)

Após realizar o evento AOP-401, bem como ter sido habilitado em um dos módulos de aeronaves, o inspetor aluno torna-se elegível para iniciar a capacitação em serviço. Quando esta capacitação em serviço for executada para habilitar o inspetor em um novo módulo de aeronave, as cargas horárias, durações ou quantitativos de atividades aqui estabelecidos podem ser reduzidos em até 80%, a critério do instrutor de CAS. Assim, basta que ao aluno sejam apresentadas as características da nova aeronave que influenciem ou que são relevantes para as atividades. Os procedimentos administrativos referentes à CAS estão dispostos no capítulo 4.10.

AOP-CAS	
Conteúdo mínimo	Ao menos dois meses realizando atividades da trilha de acompanhamento de operações (tabela 5.2) sob supervisão de instrutor. Período pode ser aumentado a critério e conforme necessidade.
Fases de treinamento	2 fases, divididas a critério do instrutor. Para cada fase deverá ser preenchida uma ficha de avaliação.
Fase 1	Nível de compreensão: inspetor aluno realiza as principais tarefas sob supervisão, com intervenções do instrutor quando requerido, e para indicar onde encontrar informações necessárias para realizar as tarefas. Esta é normalmente a fase de maior duração dentro do período de CAS.
Fase 2	Nível de aplicação: inspetor aluno realiza as principais tarefas de iniciativa própria, buscando as informações necessárias para sua execução, e instrutor verifica que o resultado final é apropriado.

O objetivo principal desta CAS é familiarizar o inspetor aluno com as atividades e tarefas de um Inspetor de Voo que envolvem operações de voo, de maneira que este sinta-se confortável em realizar os processos no dia-a-dia, sabendo onde buscar e como analisar as informações necessárias. Importante ressaltar que o período de CAS pode ser estendido, conforme julgado necessário pelo instrutor de CAS e pelas circunstâncias.

A chefia imediata do inspetor aluno deverá iniciar a alocação de processos referentes às atividades da trilha AOP, dentro de período da CAS. É importante que a chefia imediata submeta o aluno a uma variedade de atividades distintas. Esta distribuição de processos deverá ser em quantidade menor, e com prazos maiores, que os processos distribuídos para um Inspetor de Voo já formado, e a responsabilidade final pelos produtos das atividades é do instrutor de CAS. Este pode ser responsável por supervisionar mais de um inspetor aluno simultaneamente, mas a chefia imediata deve usar de cautela para não sobrecarregar o instrutor com excesso de prazos, processos e alunos, durante o período instrucional.

Durante o período estabelecido, o instrutor de CAS auxiliará o inspetor aluno nas tarefas, observando os níveis esperados em cada fase ou período e preenchendo as fichas correspondentes. O instrutor deve restringir a participação para no máximo um ou dois alunos por atividade, conforme apropriado, a fim de não prejudicar nem a qualidade da instrução nem a execução da atividade.

7.6. CAS PEV-2 (CPE-CAS-P2)

Após realizar o evento CPE-601, o inspetor aluno torna-se elegível para iniciar a capacitação em serviço. Os procedimentos administrativos referentes à CAS estão dispostos no capítulo 4.10.

CPE-CAS-P2	
Conteúdo mínimo	Participar de um processo completo de primeiro voo de produção, sob a supervisão de um instrutor.
Fase de treinamento	Período no qual o piloto aluno será orientado e avaliado pelo instrutor no número de processos mínimo estabelecidos para o CAS.

O objetivo principal desta CAS é familiarizar o inspetor aluno com as atividades e tarefas do voo de produção, de maneira que este sinta-se confortável em realizar os processos no dia-a-dia, sabendo onde buscar e como analisar as informações necessárias. Importante ressaltar que o período de CAS pode ser estendido, conforme julgado necessário pelo instrutor de CAS e pelas circunstâncias.

A CAS só é considerada finalizada quando do término de um processo completo de primeiro voo de produção, o que ocorre na entrega e aceitação do relatório de voo de produção, formulário ANAC F800-05B.

Durante o período estabelecido, o instrutor de CAS auxiliará o inspetor aluno nas tarefas, e preenchendo as fichas necessárias.

7.7. CAS PEV-1 (CPE-CAS-P1)

Após realizar o evento CPE-602, o inspetor aluno torna-se elegível para iniciar a capacitação em serviço. Os procedimentos administrativos referentes à CAS estão dispostos no capítulo 4.10.

CPE-CAS-P1	
Conteúdo mínimo	Participar em um processo completo de certificação de produto, seja de qualidades de voo, desempenho ou sistemas, sob a supervisão de um instrutor.
Fase de treinamento	Período no qual o piloto aluno será orientado e avaliado pelo instrutor no número de processos mínimo estabelecidos para o CAS.

O objetivo principal desta CAS é familiarizar o inspetor aluno com as atividades e tarefas de um piloto de ensaio, de maneira que este sinta-se confortável em realizar os processos no dia-a-dia, sabendo onde buscar e como analisar as informações necessárias. Importante ressaltar que o período de CAS pode ser estendido, conforme julgado necessário pelo instrutor de CAS e pelas circunstâncias.

A CAS só é considerada finalizada quando do término de um processo completo de certificação de produto, seja de qualidades de voo, desempenho ou sistemas, o que ocorre na entrega e aceitação do relatório de voo de certificação, formulário ANAC F800-03E.

Durante o período estabelecido, o instrutor de CAS auxiliará o inspetor aluno nas tarefas, e preenchendo as fichas necessárias.

7.8. CAS para Instrutor (INT-CAS)

Após realizar os eventos INT-701 e, opcionalmente INT-702, o inspetor aluno torna-se elegível para iniciar a capacitação em serviço. Os procedimentos administrativos referentes à CAS estão dispostos no capítulo 4.10.

INT-CAS	
Conteúdo mínimo	Ministrar instrução em curso e/ou supervisionar inspetor aluno durante CAS (no caso daqueles que cursarem INT-702).

Fase de treinamento	Período no qual o inspetor aluno será orientado e avaliado pelo instrutor enquanto ministra uma aula ou supervisiona inspetor aluno em CAS.
---------------------	---

O objetivo principal desta CAS é familiarizar o inspetor aluno com as atividades e tarefas de um Inspetor Instrutor, de maneira que este sinta-se confortável em realizar os processos no dia-a-dia, sabendo onde buscar e como analisar as informações necessárias. Importante ressaltar que o período de CAS pode ser estendido, conforme julgado necessário pelo instrutor de CAS e pelas circunstâncias.

A CAS só é considerada finalizada após o aluno ministrar uma aula com sucesso, ou supervisionar com sucesso um aluno de CAS de outra das trilhas.

Durante o período estabelecido, o instrutor de CAS auxiliará o inspetor aluno nas tarefas, e preenchendo as fichas necessárias.

7.9. CAS para Instrutor de aeronave (INT-CAS-M)

Após realizar os eventos INT-701 e INT-703 – este último requerido somente para as aeronaves cuja instrução faz uso de dispositivos de simulação de voo – o inspetor aluno torna-se elegível para iniciar a capacitação em serviço. Os procedimentos administrativos referentes à CAS estão dispostos no capítulo 4.10.

INT-CAS-M	
Conteúdo mínimo	Ministrar instrução em módulo de aeronave para um inspetor aluno.
Fases de treinamento	Período no qual o inspetor aluno será orientado e avaliado pelo instrutor enquanto ministra instrução em um módulo de aeronave.

O objetivo principal desta CAS é familiarizar o inspetor aluno com as atividades e tarefas de um Inspetor Instrutor de Aeronave, de maneira que este sinta-se confortável em realizar os processos no dia-a-dia, sabendo onde buscar e como analisar as informações necessárias. Importante ressaltar que o período de CAS pode ser estendido, conforme julgado necessário pelo instrutor de CAS e pelas circunstâncias.

A CAS só é considerada finalizada após o aluno ministrar instrução com sucesso para um aluno de módulo de aeronave.

Durante o período estabelecido, o instrutor de CAS auxiliará o inspetor aluno nas tarefas, e preenchendo as fichas necessárias.

8. Atividades dos Inspectores de Voo

Neste capítulo é apresentada a lista completa das atividades abrangidas por este programa, incluindo sua divisão em trilhas e eventos, para referência rápida. As atividades incluem embasamento regulamentar, e podem incluir uma breve descrição (2 a 3 linhas).

Quando a atividade for alocada numa trilha especializada, e se referir a uma operação ou aeronave específica, esta requer também que o servidor esteja apropriadamente qualificado no módulo de aeronave correspondente.

(★) Atividades assinaladas com uma estrela: significa que a realização daquela atividade tem o foco no piloto ou na pilotagem da aeronave justificando, portanto, sua inclusão neste programa. A atividade pode ser realizada com outro escopo, foco e objetivo por servidores com outra formação e capacitação.

8.1 Tabela de consulta rápida de atividades

A seguir a tabela de consulta rápida de atividades (em ordem alfabética de atividade):

Atividade	Alocada na Trilha	Pode ser executada após o evento (Requisito)
Acompanhamento e vigilância de examinador credenciado	Exames (EXM)	EXM-CAS CAS de Examinador
Analisar recurso de questão de exame teórico de pilotos	Exames (EXM)	EXM-201 Curso de formação de examinadores
Análise de BROA	Básica (BIV)	BIV-CAS CAS de Inspetor de Voo
Análise de dados operacionais	Básica (BIV)	BIV-CAS CAS de Inspetor de Voo
Análise de fichas de instrução	Básica (BIV)	BIV-CAS CAS de Inspetor de Voo

Análise de guia de rotas	Básica (BIV)	BIV-CAS CAS de Inspetor de Voo
Análise de manual de carga externa	Acompanhamento de operações (AOP)	AOP-CAS CAS em acompanhamento de operações, e curso AOP-510 Operação com carga externa”
Análise de manual de curso de piloto	Programas de treinamento (PTS)	PTS-CAS CAS em programas de treinamento
Análise de manual de operações de aeronave (AOM/FCOM)	Certificação de produto aeronáutico e Ensaio em Voo (CPE)	CPE-CAS-P1, proficiência em aeronave representativa
Análise de MEL [†]	Básica (BIV)	BIV-CAS CAS de Inspetor de Voo
Análise de programa de treinamento	Programas de treinamento (PTS)	PTS-CAS CAS em programas de treinamento
Análise documental [†]	Básica (BIV)	BIV-CAS CAS de Inspetor de Voo
Análise e avaliação de programa de CRM	Programas de treinamento (PTS)	PTS-CAS CAS em programas de treinamento
Análise e avaliação de programa de qualificação avançada – AQP	Programas de treinamento (PTS)	PTS-311 AQP - Programa de Qualificação Avançada
Análise e avaliação de treinamento baseado em competências e MPL	Programas de treinamento (PTS)	PTS-312 MPL e treinamento baseado em competências

Análise e avaliação de treinamento baseado em evidências – EBT	Programas de treinamento (PTS)	PTS-310 EBT - Evidence Based Training
Análise/avaliação de SOP	Acompanhamento de Operações (AOP)	AOP-CAS CAS em acompanhamento de operações
Aprovação de EFB	Básica (BIV)	BIV-CAS CAS de Inspetor de Voo
Aprovação de eventos de demonstração aérea	Básica (BIV)	BIV-CAS CAS de Inspetor de Voo
Aprovação de NVIS	Acompanhamento de operações (AOP)	AOP-CAS CAS em acompanhamento de operações e curso AOP-512 Operações NVIS
Aprovação de operação de carga externa	Acompanhamento de operações (AOP)	AOP-CAS CAS em acompanhamento de operações e curso AOP-510 Operações com carga externa
Aprovação de pouso em local não registrado	Básica (BIV)	BIV-CAS CAS de Inspetor de Voo
Aprovação de programa de anti-gelo ou degelo	Acompanhamento de operações (AOP)	AOP-CAS CAS em acompanhamento de operações e curso AOP-503 Programas de degelo e antigelo

Aprovação para ETOPS	Acompanhamento de operações (AOP)	<p>AOP-CAS</p> <p>CAS em acompanhamento de operações e curso AOP-504 Operações EDTO/ETOPS</p>
Aprovação para operação com visibilidade reduzida (LVO – CAT II, CAT III, HUD/HGS, EFVS)	Acompanhamento de operações (AOP)	<p>AOP-CAS</p> <p>CAS em acompanhamento de operações e curso AOP-501 Operações com visibilidade reduzida</p>
Aprovação para operação internacional	Acompanhamento de Operações (AOP)	<p>AOP-CAS</p> <p>CAS em acompanhamento de operações</p>
Aprovação para operação RVSM	Básica (BIV)	<p>BIV-CAS</p> <p>CAS de Inspetor de Voo</p>
Aprovação para operações PBN (exceto RNP-AR)	Básica (BIV)	<p>BIV-CAS</p> <p>CAS de Inspetor de Voo</p>
Aprovação para operações PBN RNP-AR	Acompanhamento de operações (AOP)	<p>AOP-CAS</p> <p>CAS em acompanhamento de operações ou PTS-CAS</p> <p>CAS em programas de treinamento ambas acrescidas do curso AOP-502 Operações PBN RNP-AR</p>
Aprovação para operações PBN PinS	Acompanhamento de operações (AOP)	<p>AOP-CAS</p> <p>CAS em acompanhamento de operações ou PTS-CAS</p> <p>CAS em programas de treinamento ambas acrescidas do curso AOP-511 Procedimentos por instrumentos Point in Space (PinS)</p>

Apuração de infrações*	Básica (BIV)	BIV-CAS CAS de Inspetor de Voo
Atuar como instrutor de CAS	Instrutor de Inspetor de Voo (INT)	INT-CAS CAS de Instrutor, bem como ter realizado INT-702 curso de instrutor para CAS e possuir 2 anos de experiência na trilha em que irá ministrar instrução.
Atuar como instrutor em cursos	Instrutor de Inspetor de Voo (INT)	Ter realizado o INT-701 Curso de formação de facilitadores de aprendizagem e possuir 2 anos de experiência na trilha em que irá ministrar instrução.
Atuar como instrutor de aeronaves neste programa	Instrutor de Inspetor de Voo (INT)	INT-CAS-M CAS de instrutor de aeronave Ter realizado o INT-701 Curso de formação de facilitadores de aprendizagem e, se necessário, INT-703 Curso de instrutor em simulador.
Avaliação de aeronave para instrução IFR sob capota	Programas de treinamento (PTS)	PTS-CAS CAS em programas de treinamento
Avaliação de AFM/RFM	Certificação de produto aeronáutico e Ensaio em Voo (CPE)	CPE-CAS-P1
Avaliação de checklists/QRH	Certificação de produto aeronáutico e Ensaio em Voo (CPE)	CPE-CAS-P1

Avaliação de desempenho de aeronave para cumprimento de requisitos de rota ou operações especiais	Básica (BIV)	BIV-CAS CAS de Inspetor de Voo
Avaliação de dispositivo de treinamento (FSTD)	Programas de treinamento (PTS)	PTS-CAS-FS CAS em qualificação de FSTD
Avaliação de ergonomia/fatores humanos	Certificação de produto aeronáutico e Ensaio em Voo (CPE)	CPE-CAS-P1
Avaliação de modificação de simulador para manutenção de conformidade	Programas de treinamento (PTS)	PTS-CAS-FS CAS em qualificação de FSTD
Avaliação de Piloto RPA	Exames (EXM)	EXM-CAS CAS de Examinador e ter cursado AOP-520 Aeronaves remotamente pilotadas
Avaliação de solicitações referentes a RPAS	Acompanhamento de operações (AOP)	AOP-520 Aeronaves remotamente pilotadas
Avaliação de operações especiais ou procedimentos alternativos com RPAS	Acompanhamento de operações (AOP)	AOP-520 Aeronaves remotamente pilotadas
Avaliação de programa de treinamento	Programas de treinamento (PTS)	PTS-CAS CAS em programas de treinamento
Avaliação operacional de aeronaves (AVOP)	Programas de treinamento (PTS)	PTS-303 Familiarização em avaliação operacional de aeronaves

Avaliação para uso de piloto automático em substituição a um segundo em comando	Acompanhamento de Operações (AOP)	AOP-CAS CAS em acompanhamento de operações
Avaliação para uso do requisito de autonomia do RBAC 121.456(a) em substituição ao RBAC 135	Básica (BIV)	BIV-CAS CAS de Inspetor de Voo
Avaliar procedimentos para assegurar conformidade com limitações de peso e balanceamento de aeronaves	Básica (BIV)	BIV-CAS CAS de Inspetor de Voo
Certificação do programa de acompanhamento e análise de dados de voo - PAADV	Acompanhamento de operações (AOP)	AOP-505 Programa de acompanhamento e análise de dados de voo – PAADV
Avaliação de simuladores de voo (FFS)	Programas de treinamento (PTS)	PTS-CAS-FS CAS em qualificação de FSTD
Conduzir auditorias [†]	Básica (BIV)	BIV-CAS CAS de Inspetor de Voo
Conduzir inspeções de rampa [†]	Básica (BIV)	BIV-CAS CAS de Inspetor de Voo
Elaboração de regulamentos e normas técnicas relativas à instrução prática de voo	Programas de treinamento (PTS)	PTS-CAS CAS em programas de treinamento
Emitir parecer sobre normas e procedimentos	Básica (BIV)	BIV-100 Curso básico de Inspetor de Voo

de controle do tráfego aéreo		
Emitir parecer sobre padrões mínimos de desempenho e eficiência	Básica (BIV)	BIV-CAS CAS de Inspetor de Voo e, preferencialmente, experiência no assunto tratado
Ensaio em voo	Certificação de produto aeronáutico e Ensaio em Voo (CPE)	CPE-CAS-P1
Entrevistar pessoal técnico*	Básica (BIV)	BIV-CAS CAS de Inspetor de Voo
Exame de Competência Aeronave em	Exames (EXM)	EXM-CAS CAS de Examinador, acrescida de proficiência na aeronave. Quando o exame for executado em aeronave, UPRT prático (EXM-204) e CMA válido.
Exame de Observação de Examinador Credenciado	Exames (EXM)	EXM-CAS CAS de Examinador, acrescida de proficiência na aeronave
Exame de Observação de Instrutor	Exames (EXM)	EXM-CAS CAS de Examinador, acrescida de proficiência na aeronave
Exame de proficiência de balão livre	Exames (EXM)	EXM-CAS CAS de Examinador, acrescida de proficiência na aeronave. Quando o exame for executado em aeronave, UPRT prático (EXM-204) e CMA válido.

Exame de proficiência de classe	Exames (EXM)	EXM-CAS CAS de Examinador, acrescida de proficiência na aeronave. Quando o exame for executado em aeronave, UPRT prático (EXM-204) e CMA válido.
Exame de proficiência de CPL	Exames (EXM)	EXM-CAS CAS de Examinador, acrescida de proficiência na aeronave. Quando o exame for executado em aeronave, UPRT prático (EXM-204) e CMA válido.
Exame de proficiência de instrutor	Exames (EXM)	EXM-CAS CAS de Examinador, acrescida de proficiência na aeronave. Quando o exame for executado em aeronave, UPRT prático (EXM-204) e CMA válido.
Exame de proficiência de MPL	Exames (EXM)	EXM-CAS CAS de Examinador, e PTS-312 MPL e treinamento baseado em competências
Exame de proficiência de PC	Exames (EXM)	EXM-CAS CAS de Examinador, acrescida de proficiência na aeronave. Quando o exame for executado em aeronave, UPRT prático (EXM-204) e CMA válido.
Exame de proficiência de piloto agrícola	Exames (EXM)	EXM-CAS CAS de Examinador, acrescida de proficiência na aeronave
Exame de proficiência de pilotos para operação em carga externa	Acompanhamento de operações (AOP)	EXM-CAS CAS de Examinador, proficiência na aeronave e AOP-510 Operação com carga externa

Exame de proficiência de PLA/H	Exames (EXM)	EXM-CAS CAS de Examinador, acrescida de proficiência na aeronave. Quando o exame for executado em aeronave, UPRT prático (EXM-204) e CMA válido. CÃS de Examinador, acrescida de proficiência na aeronave
Exame de proficiência de planador	Exames (EXM)	EXM-CAS CAS de Examinador, acrescida de proficiência na aeronave, UPRT prático (EXM-204) e CMA válido.
Exame de proficiência de PP	Exames (EXM)	EXM-CAS CAS de Examinador, acrescida de proficiência na aeronave, UPRT prático (EXM-204) e CMA válido.
Exame de proficiência de tipo	Exames (EXM)	EXM-CAS CAS de Examinador, acrescida de proficiência na aeronave. Quando o exame for executado em aeronave, UPRT prático (EXM-204) e CMA válido. CAS de Examinador, acrescida de proficiência na aeronave
Exame de Proficiência IFR	Exames (EXM)	EXM-CAS CAS de Examinador, acrescida de proficiência na aeronave. Quando o exame for executado em aeronave, UPRT prático (EXM-204) e CMA válido. CAS de Examinador, acrescida de proficiência na aeronave
Exame de proficiência para convalidação de licença/habilitação estrangeira	Exames (EXM)	EXM-CAS CAS de Examinador, acrescida de proficiência na aeronave

Exame de proficiência realizado para fins de julgamento de obtenção ou revalidação de CMA	Exames (EXM)	EXM-CAS CAS de Examinador
Exame em Rota	Exames (EXM)	EXM-CAS CAS de Examinador
Preparar conteúdo de aulas	Instrutor de Inspetor de Voo (INT)	Ter realizado o INT-701 Curso de formação de facilitadores de aprendizagem e possuir 2 anos de experiência na trilha em que irá ministrar instrução.
Proficiência linguística	Exames (EXM)	EXM-CAS-PL CAS em proficiência linguística
Promover estudos, emitir pareceres e participar da utilização e aplicação de novas tecnologias	Básica (BIV)	BIV-CAS CAS de Inspetor de Voo e, preferencialmente, experiência no assunto tratado
Promover estudos, propor normas e emitir pareceres relacionados a padrões operacionais mínimos	Básica (BIV)	BIV-CAS CAS de Inspetor de Voo e, preferencialmente, experiência no assunto tratado
Propor a atualização dos padrões de certificação operacional	Básica (BIV)	BIV-CAS CAS de Inspetor de Voo e, preferencialmente, experiência no assunto tratado

Reexame de piloto	Exames (EXM)	<p>EXM-CAS</p> <p>CAS de Examinador, acrescido dos requisitos apropriados do exame onde há necessidade de nova avaliação.</p>
Representar a ANAC em comissões de investigação de acidentes aeronáuticos	Investigação de acidentes aeronáuticos (IAA)	Ter realizado um curso validado de investigação de acidentes (INT-801), e possuir 1 ano de experiência em qualquer das trilhas de formação especializada.
Teste de habilidade do piloto-chefe de carga externa	Acompanhamento de operações (AOP)	<p>EXM-CAS</p> <p>CAS de Examinador, proficiência na aeronave e curso AOP-510 Operação com carga externa</p>
Testes de validação (avaliação operacional)	Acompanhamento de Operações (AOP)	<p>AOP-CAS</p> <p>CAS em acompanhamento de operações</p>
Voos de acompanhamento	Acompanhamento de Operações (AOP)	<p>AOP-CAS</p> <p>CAS em acompanhamento de operações</p>
Voos de produção	Certificação de produto aeronáutico e Ensaio em Voo (CPE)	CPE-CAS-P2
Voos de prova (avaliação operacional)	Acompanhamento de Operações (AOP)	<p>AOP-CAS</p> <p>CAS em acompanhamento de operações</p>

9. Catálogo de Eventos de Capacitação

Neste capítulo é apresentada o portfólio dos eventos de capacitação vinculados às trilhas estabelecidas por este programa. As competências abrangidas em cada curso, e uma lista dos conhecimentos, habilidades e atitudes a elas atrelados pode ser consultada no capítulo 10. Já os eventos de capacitação em serviço (CAS) estão listados no capítulo 7. Por fim, para mais informações sobre treinamento de aeronaves, consulte o módulo específico no capítulo 6.

Cargas horárias são apresentadas para fins de referência, e podem ser modificadas conforme o necessário para alcançar as competências estabelecidas. Cursos exclusivamente práticos não apresentam cargas horárias.

Quando determinada competência for atendida por mais de uma disciplina do mesmo curso, isso significa que diferentes conhecimentos, habilidades ou atitudes (CHAs) daquela competência são abrangidos por cada disciplina. Quando determinada disciplina não possui uma competência a ela atrelada, isso não quer dizer que não possua CHAs, e provavelmente se trata de uma disciplina introdutória.

O PCIV em si não estabelece o formato de execução de cada curso. Eles podem ser desenvolvidos internamente ou contratados externamente. Podem ser presenciais, semipresenciais ou à distância. Podem ser executados como um todo ou divididos em submódulos cursados em separado. Podem fazer uso de técnicas tradicionais, ser desenvolvidos pela metodologia TRAINAIR ou ainda usar técnicas mais atuais, como sala de aula invertida. Importante notar que muitos dos cursos estabelecem a necessidade de estudos de caso, práticas orientadas e visitas técnicas, ou outras atividades práticas. Tais atividades são absolutamente essenciais para desenvolvimento das competências, e podem requerer desenvolvimento de materiais específicos, salas de aula ou espaços especialmente equipados, ou ainda coordenação prévia com o local a ser visitado.

Conforme a IN 137/2019, os cursos do PCIV devem ser objeto de um processo de avaliação continuada, não só da qualidade do curso em si, mas também do alcance das competências estabelecidas, através do monitoramento do desempenho do servidor em suas atividades. Assim, é importante que o servidor, ao participar dos eventos de capacitação aqui estabelecidos, avalie sua participação no curso, a qualidade do evento e, em conjunto com sua chefia, se os objetivos foram atingidos através da melhoria do desempenho.

9.1. BIV-100 Curso Básico de Inspetor de Voo

Público-alvo: o curso foi desenhado para aqueles servidores pilotos que pretendam se tornar inspetores de voo, realizando as tarefas da trilha básica.

Objetivo do curso: o curso abrange os conceitos básicos empregados pelo inspetor de voo no decorrer de suas atividades. O curso deve incluir estudos de caso e atividades práticas em sala de aula.

Carga horária de referência: 88 horas-aula. Alternativamente, o conteúdo abaixo especificado pode ser subdividido em módulos de menor duração individual.

CONTEÚDO DO CURSO			
	Disciplina	Carga Horária	Competências
1	Introdução às Atividades do Inspetor de Voo	2	Identificar as tarefas, atividades e responsabilidades de um inspetor de voo
2	Ética e Princípios da Administração aplicados às atividades de voo	4	Conduzir toda a atividade de acordo com os princípios da administração pública
			Executar todos os procedimentos administrativos em consonância com os instrumentos normativos da ANAC
3	Sistemas informatizados da ANAC	4	Usar os sistemas informatizados e outros recursos para analisar o histórico da(s) pessoa(s) examinada(s), aeronaves e operadores aéreos
4	Regulamentos de Tráfego Aéreo - Atualização	4	Verificar o cumprimento das regras de voo e regulamentos pertinentes do DECEA
5	Meteorologia Aplicada	2	Planejar o cenário da atividade prática, quando aplicável
			Avaliar as condições meteorológicas
6	Legislação Aplicada	4	Reconhecer as legislações e normativas pertinentes e sua aplicação nas atividades.
			Verificar o cumprimento da lei do aeronauta em vigor.
7	Produção de documentos técnicos	8	Elaborar relatório e parecer conforme o Manual de Redação da Presidência da República
8	Gerenciamento de Risco Aplicado	8	Identificar e tratar situações relacionadas com SGSO

			Analisar e avaliar indicadores de segurança operacional
9	Familiarização com operações de aeronaves de asas rotativas	4	Identificar as características operacionais de aeronaves de asas rotativas
10	Familiarização com diferentes tipos de serviços aéreos	8	Identificar as características de operações regulares de passageiros ou carga
			Identificar as características de operações por demanda de passageiros ou carga
			Identificar as características de operações agrícolas
			Identificar as características de operações de instrução aérea
			Identificar as características operacionais da aviação geral
			Identificar as características operacionais de voos internacionais
11	Operações com aeronaves remotamente pilotadas	4	Classificar os diferentes tipos de aeronaves remotamente pilotadas
			Situar as diferentes operações que envolvem aeronaves remotamente pilotadas
			Identificar os regulamentos aplicáveis às operações com aeronaves remotamente pilotadas
			Identificar os requisitos aplicáveis à formação de pessoal para operações com aeronaves remotamente pilotadas
12	Familiarização com requisitos de aeronavegabilidade	4	Identificar os requisitos de aeronavegabilidade de responsabilidade de um piloto em comando
			Familiarizar-se com uma MEL
13	Técnicas de Auditoria	8	Definir o escopo da atividade
			Conduzir auditoria
			Avaliar os resultados da auditoria
			Conduzir o debriefing da atividade
14	Enforcement em Atividades de Voo	8	Identificar infrações, caso aplicável, nos termos da legislação em vigor
			Autuar infração e realizar procedimentos relacionados
15	Procedimentos em caso de acidentes e incidentes aéreos	4	Identificar inconformidades relacionadas ao acidente ou que possam afetar futuros acidentes.

			Avaliar fatores contribuintes e procedimento de mitigação
16	Operações PBN, incluído RNP 0.3 para helicópteros	4	Avaliar e aprovar operações PBN, exceto RNP-AR
17	Autorizações comuns e eventuais, procedimentos alternativos	6	Avaliar e aprovar o uso de EFB (<i>Electronic Flight Bag</i>) e equipamentos similares
			Conduzir processo de aprovação de operações eventuais ou de pouso em local não registrado
			Avaliar e aprovar operações RVSM
			Avaliar e aprovar eventos e demonstrações aéreas
			Avaliar e aprovar procedimentos alternativos e desvios
Conduzir processo de isenção de requisito técnico			
18	Familiarização com aerodesportos	2	Identificar os requisitos aplicáveis a operações aerodesportivas e envolvendo ultraleves, balões e planadores.

Subdivisões alternativas sugeridas (podem existir outras):

BIV-100A: Atuação do Inspetor de Voo (38 horas)			
	Disciplina	Carga Horária	Competências
1	Introdução às Atividades do Inspetor de Voo	2	Identificar as tarefas, atividades e responsabilidades de um inspetor de voo
2	Ética e Princípios da Administração aplicados às atividades de voo	4	Conduzir toda a atividade de acordo com os princípios da administração pública
			Executar todos os procedimentos administrativos em consonância com os instrumentos normativos da ANAC
3	Sistemas informatizados da ANAC	4	Usar os sistemas informatizados e outros recursos para analisar o histórico da(s) pessoa(s) examinada(s), aeronaves e operadores aéreos
6	Legislação Aplicada	4	Reconhecer as legislações e normativas pertinentes e sua aplicação nas atividades.
			Verificar o cumprimento da lei do aeronauta em vigor.

7	Produção de documentos técnicos	8	Elaborar relatório e parecer conforme o Manual de Redação da Presidência da República
8	Gerenciamento de Risco Aplicado	8	Identificar e tratar situações relacionadas com SGSO
			Analisar e avaliar indicadores de segurança operacional
13	Técnicas de Auditoria	8	Definir o escopo da atividade
			Conduzir auditoria
			Avaliar os resultados da auditoria
			Conduzir o debriefing da atividade

BIV-100B: Familiarização Operacional (38 horas)			
	Disciplina	Carga Horária	Competências
4	Regulamentos de Tráfego Aéreo - Atualização	4	Verificar o cumprimento das regras de voo e regulamentos pertinentes do DECEA
5	Meteorologia Aplicada	2	Planejar o cenário da atividade prática, quando aplicável
			Avaliar as condições meteorológicas
9	Familiarização com operações de aeronaves de asas rotativas	4	Identificar as características operacionais de aeronaves de asas rotativas
10	Familiarização com diferentes tipos de serviços aéreos	8	Identificar as características de operações regulares de passageiros ou carga
			Identificar as características de operações por demanda de passageiros ou carga
			Identificar as características de operações agrícolas
			Identificar as características de operações de instrução aérea
			Identificar as características operacionais da aviação geral
			Identificar as características operacionais de voos internacionais
11	Operações com aeronaves remotamente pilotadas	4	Classificar os diferentes tipos de aeronaves remotamente pilotadas
			Situar as diferentes operações que envolvem aeronaves remotamente pilotadas
			Identificar os regulamentos aplicáveis às operações com aeronaves remotamente pilotadas

			Identificar os requisitos aplicáveis à formação de pessoal para operações com aeronaves remotamente pilotadas
12	Familiarização com requisitos de aeronavegabilidade	4	Identificar os requisitos de aeronavegabilidade de responsabilidade de um piloto em comando Familiarizar-se com uma MEL
16	Operações PBN, incluído RNP 0.3 para helicópteros	4	Avaliar e aprovar operações PBN, exceto RNP-AR
17	Autorizações comuns e eventuais, procedimentos alternativos	6	Avaliar e aprovar o uso de EFB (<i>Electronic Flight Bag</i>) e equipamentos similares Conduzir processo de aprovação de operações eventuais ou de pouso em local não registrado Avaliar e aprovar operações RVSM Avaliar e aprovar eventos e demonstrações aéreas Avaliar e aprovar procedimentos alternativos e desvios Conduzir processo de isenção de requisito técnico
18	Familiarização com aerodesportos	2	Identificar os requisitos aplicáveis a operações aerodesportivas e envolvendo ultraleves, balões e planadores.

BIV-100C: Enforcement e atuação institucional (12 horas)			
	Disciplina	Carga Horária	Competências
14	Enforcement em Atividades de Voo	8	Identificar infrações, caso aplicável, nos termos da legislação em vigor Autuar infração e realizar procedimentos relacionados
15	Procedimentos em caso de acidentes e incidentes aéreos	4	Identificar inconformidades relacionadas ao acidente ou que possam afetar futuros acidentes. Avaliar fatores contribuintes e procedimento de mitigação

9.2. BIV-101 GSI Air Operator Certification – OPS

Este curso é equivalente ao ICAO GSI Air Operator Certification – OPS (STP 18700) do catálogo TRAINAIR ou outro curso similar que aborde as 5 fases de certificação e análise de MEL.

Carga horária de referência: 13 dias

Para referência seguem abaixo informações retiradas do catálogo TRAINAIR.

Target Population	The training is designed for operations inspectors and aviation safety inspectors tasked with certification of air operators.
Course Aim	This course covers the basic concepts and steps involved in certificating an air transport operator. Participants will be taught the five-phase certification process based upon the International Civil Aviation Organization (ICAO) Standards and Recommended Practices (SARPs) and Model Civil Aviation Regulations (MCARs). During the course, participants will follow a “mock” operator seeking certification throughout each phase of the certification process. Exercises will be conducted in which participants must evaluate excerpts of the “mock” operator’s manuals and observations of the operator’s demonstrations to ensure compliance with the MCARs and advisory material. This course was designed using the ICAO TRAINAIR PLUS course development methodology.
Course Objectives	<p>Upon successful completion of this course, participants will be able to:</p> <ul style="list-style-type: none"> • evaluate prospective operators Pre-Assessment Statement Forms for acceptability; • identify Pre-Application Meeting Objectives; • conduct a cursory review of the packages and, from the review, evaluate the quality of one package and identify formal application meeting objectives for the other package; • evaluate narrative and reference statements; • conduct an in-depth evaluation of an excerpt from a “mock” Operations Manual; • evaluate a sample curriculum segment from a “mock” operator’s training programme; • evaluate an excerpt of a “mock” operator’s Cabin Attendant Manual for acceptability; • evaluate a “mock” operator’s A300 Aircraft Operating Manual for acceptability; • evaluate a “mock” operator’s proposed Minimum Equipment List (MEL) and Configuration Design List (CDL); • verify submitted performance planning data for acceptability; • evaluate an excerpt of a “mock” operator’s Aircraft Loading and Handling Manual for acceptability and identify errors; • evaluate excerpts from the “mock” operator’s Exit Row Seating programme; • evaluate the results of an inspector’s main base inspection for acceptability and determine inspector actions;

	<ul style="list-style-type: none">• evaluate inspector observations of a training programme and facilities for acceptability and determine the correct inspector actions;• evaluate emergency evacuation demonstration scenarios to determine if they are satisfactory and provide reasons for your decision;• determine appropriate recommendations for scenarios involving inspector observations/reports of four demonstration flights and reasons for the recommendations; and• complete a “mock” operator’s certificate and SOPs and identify items that must be included in the certification report.
--	--

9.3. BIV-102 Fatores Humanos, CRM/SRM

Público-alvo: o curso foi desenhado para aqueles servidores pilotos que pretendam se tornar inspetores de voo, realizando as tarefas da trilha básica. O curso deve ser desenvolvido considerando que o servidor pode não possuir experiência prévia com o assunto.

Objetivo do curso: o curso abrange os fundamentos de fatores humanos aplicados à aviação, CRM/SRM, e tópicos correlatos. O curso deve incluir estudos de caso e atividades práticas em sala de aula.

Carga horária de referência: 60 horas-aula.

Este curso deve ser detalhado após análise diagnóstica da necessidade específica da força de trabalho. Segue abaixo somente a lista de tópicos e competências que devem ser considerados para este curso.

Tópicos Abrangidos
Fatores humanos na aviação
Habilidades não-técnicas para pilotos: liderança, tomada de decisão, consciência situacional e cooperação
Tomada de decisão na cabine
Técnicas de comunicação e monitoração: modelo mental compartilhado
Threat and Error Management (TEM)
Fatores Humanos em auditorias
Cultura justa
Fatores humanos na manutenção de aeronaves
Técnicas de liderança e trabalho em equipe
Operações simuladas e avaliações de linha: LOFT, SPOT, LOS, LOE e LOSA
Estudos de caso
SOPs e checklists: técnicas e práticas
Airmanship, profissionalismo e disciplina de voo

Competências Abrangidas
Aplicar técnicas de coordenação de cabine (CRM) durante atividades de voo
Avaliar o domínio das habilidades não-técnicas pela tripulação
Avaliar a condução dos briefings normais, anormais, de emergência e contingência pelo piloto responsável, conforme SOP/MGO durante todas as fases do voo
Avaliar a coordenação de cabine entre os tripulantes, o gerenciamento da carga de trabalho, dos erros e ameaças (TEM)

9.4. BIV-103 Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional (SGSO)

Este curso se refere a qualquer evento de capacitação que aborde em seu conteúdo política e objetivos de segurança operacional, gerenciamento de riscos, garantia da segurança, indicadores e metas, e promoção da segurança operacional. São automaticamente considerados válidos os cursos “Gerenciamento de Risco” (40 horas) ou “Gerenciamento da Segurança Operacional para Gestores” (32 horas) do Programa específico de capacitação em segurança operacional, ou ainda qualquer edição do curso de SGSO para PPSAC ou RBAC 121 com 30 a 40 horas.

Carga horária de referência: 30 a 40 horas

9.5. BIV-104 Transporte de Artigos Perigosos (Chave 10)

Este curso se refere ao curso definido e estabelecido na IS 175-002, que aborde o transporte de artigos perigosos em operações comerciais. Pode ser substituído por outro curso de conteúdo e foco equivalente.

Carga horária de referência: 8 horas (4 horas no periódico)

9.6. BIV-150 Curso de Atualização de Inspetor de Voo

Este curso deve ser atualizado e desenvolvido para cada edição, conforme estabelecido no capítulo 4.3. Seu conteúdo deve incluir atualização nos assuntos que surgiram ou foram modificados dentro do período da validade da designação dos servidores que dele participarão.

Carga horária de referência: variável

9.7. BIV-15X Seminários de atualização

Seminários de atualização são uma alternativa de capacitação recorrente estabelecidas na trilha básica e no capítulo 4.4.

Exemplos de assuntos propícios para realização de seminários: mudanças em regulamentos de tráfego aéreo, técnicas de pilotagem, novas operações, novas tendências e equipamentos, novos usos comerciais para drones ou aeronaves auto pilotadas, etc.

Carga horária de referência: variável

9.8. EXM-201 Curso de Formação de Examinadores

Público-alvo: inspetores de voo que pretendam realizar atividades relacionadas a exames de proficiência de pilotos.

Objetivo do curso: qualificar os inspetores de voo na realização de exames de proficiência de pilotos. O curso deve incluir estudos de caso e atividades práticas em sala de aula.

Descrição e metodologia: sugere-se que este curso seja totalmente voltado para a prática das atividades do examinador, com abundante realização de exercícios práticos e atividades em grupo. Este curso se enriquece com a presença de material multimídia especialmente desenvolvido, com exemplos práticos de *briefings*, *debriefings*, banco de fichas preenchidas, e vídeos de manobras para prática de avaliação.

Carga horária de referência: 40 horas-aula.

CONTEÚDO DO CURSO			
	Disciplina	Carga Horária	Competências
1	Atribuições e conduta ética do examinador	2	Conduzir toda a atividade de acordo com os princípios da administração pública
2	Fatores humanos aplicados a exames	4	Avaliar o domínio das habilidades não-técnicas pela tripulação
3	Avaliação de pilotos: introdução	2	Avaliar a condução do exame de voo conforme os requisitos estabelecidos para o exercício das prerrogativas da licença e/ou habilitação
4	Avaliação de pilotos: habilidades psicomotoras complexas	2	Avaliar o domínio das habilidades técnicas da tripulação necessárias à operação
5	Avaliação de pilotos: habilidades não-técnicas	4	Avaliar o domínio das habilidades não-técnicas pela tripulação
6	Causas operacionais de acidentes	6	Avaliar o domínio das habilidades técnicas da tripulação necessárias à operação
7	Gerenciamento de riscos em exames	2	Tomar as medidas preventivas e corretivas para garantir a segurança do voo
8	Airmanship e profissionalismo na aviação	2	Avaliar o domínio das habilidades não-técnicas pela tripulação
9	Condução do exame de proficiência	8	Planejar o cenário do exame conforme rbc 61 e is 00-002
			Formular e conduzir exame oral conforme IS00-002 e legislação correlata
			Conduzir briefing ou debriefing conforme IS00-002

			Avaliar o pós-voo conforme manual da aeronave voada
			Avaliar o pré-voo conforme manual da aeronave a ser voada
			Avaliar a condução do voo conforme os requisitos estabelecidos para o exercício das prerrogativas da licença e/ou habilitação
			Preencher a FAP com clareza e objetividade, conforme a IS 00-002
10	Atividade de calibração	8	(Integração prática das competências do curso)

9.9. EXM-202 Leitura orientada da IS 00-002

Público-alvo: inspetores de voo que pretendam realizar atividades relacionadas a exames de proficiência de pilotos.

Objetivo do curso: qualificar os inspetores de voo na realização de exames de proficiência de pilotos.

Carga horária de referência: 40 horas-aula.

Metodologia: consiste na leitura orientada da revisão mais recente da IS 00-002, através do portal de capacitação, com avaliação ao final.

9.10. EXM-203 UPRT - Upset Recovery Training (teórico)

Código alternativo: PTS-302, quando cumprindo requisitos daquela trilha.

Público-alvo: aqueles servidores que exercem atividades de voo em aeronaves de asa fixa, ocupando ou não posição de pilotagem, e também aqueles servidores que avaliam treinamento de voo. O curso deve ser desenvolvido considerando que o servidor pode não possuir experiência prévia com o assunto.

Objetivo do curso: o curso deve ser voltado para a redução de acidentes de perda de controle em voo.

Carga horária de referência: 8 horas-aula.

Este curso deve ser detalhado após análise diagnóstica da necessidade específica da força de trabalho e da oferta do mercado. Segue abaixo somente a lista de tópicos e competências que devem ser considerados para este curso.

Tópicos Abrangidos
Aerodinâmica aplicada
Fatores contribuintes de Upset
Estudos de caso relacionados com Upset
Técnicas de recuperação nose-high, nose-low, high bank, spin recovery e estóis
Windshear e TAWS recovery

Competências Atendidas
Tomar as medidas preventivas e corretivas para garantir a segurança do voo
Avaliar o domínio das habilidades não-técnicas pela tripulação
Conhecimentos Atendidos
Aerodinâmica aplicada ao voo, condução de aeronave

9.11. EXM-204 UPRT - Upset Recovery Training (prático)

Código alternativo: PTS-302, quando cumprindo requisitos daquela trilha.

Público-alvo: aqueles servidores que exercem atividades de voo em aeronaves de asa fixa, ocupando posição de pilotagem. O curso deve ser desenvolvido considerando que o servidor pode não possuir experiência prévia com o assunto.

Objetivo do curso: o curso deve ser voltado para a redução de acidentes de perda de controle em voo, e também para a proteção do servidor quando na execução de atividades de voo.

Este curso deve ser detalhado após análise diagnóstica da necessidade específica da força de trabalho e da oferta do mercado. Segue abaixo somente a lista de tópicos e competências que devem ser considerados para este curso.

Tópicos Abrangidos
Prática UPRT: nose-high, nose-low, high bank, spin recovery, estóis avançados
Estóis em curva, secundário, de compensador, <i>accelerated stall</i> , <i>cross control stall</i>
Windshear e TAWS recovery

Competências Atendidas
Tomar as medidas preventivas e corretivas para garantir a segurança do voo
Conduzir a aeronave com proficiência em situação normal, anormal e de emergência

9.12. EXM-205 HURRT - Helicopter Upset Recognition and Recovery Training (teórico e prático)

Código alternativo: PTS-302, quando cumprindo requisitos daquela trilha.

Público-alvo: aqueles servidores que exercem atividades de voo em aeronaves de asa rotativa, ocupando ou não posição de pilotagem, e também aqueles servidores que avaliam treinamento de voo. O curso deve ser desenvolvido considerando que o servidor pode não possuir experiência prévia com o assunto.

Objetivo do curso: o curso deve ser voltado para a redução de acidentes de perda de controle em voo, e também para a proteção do servidor quando na execução de atividades de voo.

Este curso deve ser detalhado após análise diagnóstica da necessidade específica da força de trabalho e da oferta do mercado. Segue abaixo somente a lista de tópicos e competências que devem ser considerados para este curso.

Tópicos Abrangidos
Treinamento teórico
Prático HURRT: Pre-and-Post Flight Brief, Cockpit Familiarization, Advanced Maneuvering, Training Upset Exposure, Recovery Technique, Vuichar Recovery

Competências Atendidas

Tomar as medidas preventivas e corretivas para garantir a segurança do voo
--

Conduzir a aeronave com proficiência em situação normal, anormal e de emergência
--

9.13. EXM-206 Estágio de Adaptação Fisiológica SDF/IMAE/FAB, ou equivalente.

Vide CPE-651. Curso opcional, verifique mais informações sobre participação no capítulo 5.4.1.

9.14. EXM-207 Formação de avaliadores em proficiência linguística

Público-alvo: somente inspetores de voo que pretendam realizar atividades relacionadas a exames de proficiência linguística. Requer no mínimo proficiência linguística ICAO nível 5.

Objetivo do curso: qualificar os inspetores de voo na realização de exames de proficiência linguística.

Carga horária de referência: 24 horas-aula.

PROGRAMAÇÃO DO CURSO		
Curso de formação de examinadores	Trilha de exames	Carga Mínima 24 horas
<ol style="list-style-type: none"> 1. Os requisitos de proficiência linguística nos Anexo 1, 6, 10 e 11 - ICAO; 2. As recomendações do DOC 9835 (document que estabelece a necessidade de avaliação e os requisitos de proficiência linguística para pilotos em voos internacionais); 3. A regulamentação da ANAC – credenciamento de entidades (RBAC 183 e IS 183-001C); 4. A regulamentação da ANAC – responsabilidades dos examinadores (IS 61-003A); 5. A regulamentação da ANAC – código de ética e de prática; 6. A regulamentação da ANAC – inspeções e fiscalizações; 7. Os descritores holísticos e a escala de níveis da ICAO (DOC 9835, RBAC 61); 8. Avaliação de pronúncia (DOC 9835); 9. Avaliação de estrutura (DOC 9835); 10. Avaliação de vocabulário (DOC 9835); 11. Avaliação de fluência (DOC 9835); 12. Avaliação de compreensão (DOC 9835); 13. Avaliação de interações (DOC 9835); 		

14. Apresentação do Rating Manual (DOC 9835);
15. Interlocutor behaviour (DOC 9835);
16. Escuta de amostras do Rated Speech Samples Project da ICAO
17. O Santos Dumont English Assessment: test specifications, exercícios de escuta de áudios e apresentação das versões
18. Setting the standard: apresentação de uma prova candidato nível 4
19. Setting the standard: apresentação de uma prova candidato nível 3
20. Setting the standard: apresentação de uma prova candidato nível 5
21. Setting the standard: apresentação de uma prova candidato nível 5+
22. Setting the standard: apresentação de uma prova candidato nível 2
23. Avaliação amostra 1;
24. Avaliação amostra 2;
25. Avaliação amostra 2;
26. Avaliação amostra 3;
27. Avaliação amostra 3;
28. Preenchimento de relatórios;
29. Preenchimento de relatórios;
30. Prática de acompanhamento de uma prova real *;
31. Prática de acompanhamento de uma prova real *;
32. Avaliação (condução de uma prova real)*

Competências

Conduzir avaliações de proficiência linguística em pilotos habilitados e licenciados pela ANAC conforme estabelecido no DOC 9835 (ICAO) e RBAC 61 (ANAC); e

Referências

- DOC 9835 - Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements;
- RBAC 61 - LICENÇAS, HABILITAÇÕES E CERTIFICADOS PARA PILOTOS.

9.15. EXM-250 Workshop de atualização em exames

Este curso deve ser atualizado e desenvolvido para cada edição, conforme estabelecido no capítulo 4.3. Seu conteúdo deve incluir atualização nos assuntos que surgiram ou foram modificados dentro do período da validade da designação dos servidores que dele participarão, bem como estudos de casos práticos e avaliação de problemas comumente encontrados nas atividades. Seu objetivo visa também manter a padronização do grupo de inspetores, e fornecer um foro de discussão ativa entre os examinadores que pode resultar na atualização de normas e padrões. A título de sugestão, algumas das atividades de calibração de EXM-201 podem ser expandidas e adaptadas para uso neste curso.

Carga horária de referência: variável

9.16. EXM-251 Atualização de avaliadores em proficiência linguística

Este curso deve ser atualizado e desenvolvido para cada edição, conforme estabelecido no capítulo 4.3. Seu conteúdo deve incluir atualização nos assuntos que surgiram ou foram modificados dentro do período da validade da designação dos servidores que dele participarão. Seu objetivo visa também manter a padronização do grupo de inspetores.

Carga horária de referência: variável

9.17. EXM-299 Manutenção de habilitação válida

O servidor matriculado em EXM-299 realizará voos em quantidade suficiente para revalidar sua habilitação de classe, conforme estabelecido pela SPO. Desta maneira, o código de disciplina foi estabelecido a fim de facilitar o controle dessas validades dentro do processo de execução do PCIV. Vide ainda 5.4.2.

9.18. PTS-301 Programas de Treinamento: Análise e Avaliação

Público-alvo: inspetores de voo que pretendam realizar atividades relacionadas a treinamento de tripulantes.

Objetivo do curso: qualificar os inspetores de voo na realização de análises, aprovações e avaliações de programas de instrução e treinamento de pilotos. O curso deve incluir estudos de caso, atividades práticas em sala de aula e uma visita técnica.

Carga horária de referência: 84 horas-aula (incluindo visita técnica).

CONTEÚDO DO CURSO			
	Disciplina	Carga Horária	Competências
1	Introdução ao treinamento de tripulantes: qualificação e formação	4	
2	Formação e qualificação de tripulantes: visão histórica	4	
3	Organizações e departamentos de instrução	4	
4	Princípios pedagógicos aplicados	8	Analisar a aplicação dos princípios fundamentais do processo ensino-aprendizagem dos indivíduos
5	Métodos e recursos de instrução	4	Analisar a aplicação dos princípios fundamentais do processo ensino-aprendizagem dos indivíduos
			Identificar fatores exógenos que interfiram no desempenho do treinamento.
			Verificar as condições das instalações utilizadas.
6	Ensino de habilidades psicomotoras complexas	2	Analisar a aplicação dos princípios fundamentais do processo ensino-aprendizagem dos indivíduos
7	Programas de treinamento: processo de aprovação	2	Analisar a conformidade do conteúdo do programa de treinamento com a legislação aplicável.
8	Programas de treinamento: requisitos	4	Analisar a conformidade do conteúdo do programa de treinamento com a legislação aplicável.
9	Programas de formação inicial de tripulantes (cursos de pilotagem)	4	Avaliar o ensino das habilidades técnicas necessárias à operação.

10	Simuladores e outros dispositivos de treinamento	4	Verificar a certificação do simulador, ou documentação da aeronave, conforme aplicável
11	Treinamento de tripulantes: treinamentos de solo	8	<p>Avaliar a adequabilidade do conteúdo ministrado, inclusive a carga horária e as avaliações.</p> <p>Avaliar a adequabilidade do material instrucional.</p> <p>Analisar a aplicação dos princípios fundamentais do processo ensino-aprendizagem dos indivíduos.</p> <p>Avaliar o conhecimento do instrutor a respeito do conteúdo ministrado.</p> <p>Verificar se a carga horária/conteúdo e cada componente curricular está adequada ao currículo de treinamento proposto.</p>
12	Treinamento de tripulantes: treinamento em voo	8	<p>Avaliar a adequabilidade do conteúdo ministrado, inclusive a carga horária e as avaliações.</p> <p>Avaliar a aplicação dos princípios fundamentais do processo ensino-aprendizado, métodos e procedimentos de ensino e relacionamento instrutor-aluno.</p> <p>Avaliar a condução do briefing pelo instrutor.</p> <p>Avaliar a condução do debriefing pelo instrutor.</p> <p>Avaliar o conhecimento do instrutor a respeito do conteúdo ministrado.</p> <p>Avaliar o ensino das habilidades não-técnicas necessárias à operação.</p> <p>Avaliar o ensino das habilidades técnicas necessárias à operação.</p> <p>Avaliar se o cenário do treinamento é condizente com as rotas e operações da empresa.</p> <p>Verificar a execução do voo conforme o cenário planejado, manuais do operador, documentos e listas de verificações apropriadas.</p>

13	Programas de CRM	6	Avaliar o ensino das habilidades não-técnicas necessárias à operação.
14	LOFT	2	Avaliar o ensino das habilidades não-técnicas necessárias à operação.
15	Avaliação de tripulantes	2	Julgar se o treinamento atingiu os objetivos propostos.
16	Prática orientada I: formação de tripulantes	4	(Integração dos tópicos do curso)
17	Prática orientada II: qualificação de tripulantes	4	(Integração dos tópicos do curso)
18	Tópicos avançados: treinamento por competências, EBT, MPL e AQP	2	Analisar a aplicação dos princípios fundamentais do processo ensino-aprendizagem dos indivíduos.
19	Visita técnica (Centro de Treinamento)	8	Verificar se o registro de instrução foi preenchido em conformidade com o PTO.
			Verificar se o treinamento é ministrado de acordo com o PTO, documentos técnicos do operador e regulamentação vigente.
			Verificar as condições das instalações utilizadas.
			(Integração dos tópicos do curso)

9.19. PTS-302 UPRT - Upset Recovery Training

Vide EXM-203, EXM-204 ou EXM-205, conforme aplicável e definido no capítulo 5.5.

9.20. PTS-303 Familiarização em avaliação operacional de aeronaves

Público-alvo: servidores que serão utilizados como corpos de prova em avaliação operacional de aeronaves.

Objetivo do curso: familiarizar os servidores com o processo de avaliação operacional de aeronaves.

Carga horária de referência: 8 horas-aula.

CONTEÚDO DO CURSO			
	Disciplina	Carga Horária	Competências
1	Noções gerais sobre avaliação operacional de aeronaves	4	Familiarizar-se com os normativos diretamente relacionados à atividade de avaliação operacional de aeronaves; Conhecer o produto do processo de avaliação operacional de aeronaves
2	Metodologia da avaliação operacional de aeronaves	4	Assimilar objetivo e escopo da atividade; Identificar responsabilidades de cada membro da equipe

9.21. PTS-304 Familiarização em qualificação de FSTD

Público-alvo: servidores que realizarão avaliação ou qualificação de FSTD.

Objetivo do curso: familiarizar os servidores com o processo de qualificação de dispositivos de simulação de voo.

Carga horária de referência: 8 horas-aula.

CONTEÚDO DO CURSO			
	Disciplina	Carga Horária	Competências
1	Noções gerais sobre qualificação de FSTD	4	Familiarizar-se com os normativos diretamente relacionados à atividade de qualificação de FSTD; Conhecer o produto do processo de qualificação de FSTD

2	Metodologia de avaliação para qualificação de FSTD	4	Assimilar objetivo e escopo da atividade; Compreender métodos de avaliação empregados; Identificar responsabilidades de cada membro da equipe
---	--	---	---

9.22. PTS-310 Evidence Based Training – EBT

Público-alvo: inspetores de voo que irão analisar ou avaliar um programa de treinamento baseado em evidências (EBT).

Objetivo do curso: o curso abrange os conceitos e aplicações do EBT. O curso deve incluir estudos de caso e atividades práticas em sala de aula.

Carga horária de referência: 20 horas-aula.

Este curso deve ser detalhado após análise diagnóstica da necessidade específica da força de trabalho. Segue abaixo somente a lista de tópicos e conhecimentos que devem ser considerados para o desenvolvimento deste curso.

Tópicos Abrangidos
Introdução a EBT - Treinamento baseado em evidências
Desenvolvimento de um programa baseado em EBT
Implantação de um programa baseado em EBT
Prática orientada ou estudo de caso

Conhecimentos Abrangidos
Doc 9995 ICAO, definição de EBT, aplicabilidade, vantagens e desvantagens, gerações de aeronaves, metodologia EBT, competências básicas, matrizes de treinamento
Levantamento de criticidade, riscos e erros potenciais, levantamento de dados operacionais, análise de dados operacionais, ciclo de reavaliação, uso das matrizes de treinamento
Princípios gerais, programa-base, programa melhorado, desenvolvimento do programa, requisitos de pilotos e instrutores, condução do EBT, desenvolvimento de cenários e manobras, avaliação do papel do Pilot Monitoring, processo de aprovação de um treinamento baseado em EBT

9.23. PTS-311 AQP - Programa de Qualificação Avançada

Público-alvo: inspetores de voo que irão analisar ou avaliar um programa qualificação avançada (AQP).

Objetivo do curso: o curso abrange os conceitos e aplicações do AQP. O curso deve incluir estudos de caso e atividades práticas em sala de aula.

Carga horária de referência: 20 horas-aula.

Este curso deve ser detalhado após análise diagnóstica da necessidade específica da força de trabalho. Segue abaixo somente a lista de tópicos e conhecimentos que devem ser considerados para o desenvolvimento deste curso.

Tópicos Abrangidos
Introdução ao programa de qualificação avançada - metodologia e objetivos
Fases de implantação de um AQP
Desenvolvimento e implantação de um AQP: período de avaliação e coleta de dados; sistemas de análise e monitoramento de dados; Avaliação do safety case; Análise de tarefas e competências; Sistemas de avaliação e registros de treinamento; LOE e integração com CRM; Sistema de qualidade e LOQE; e Qualificação de instrutores e examinadores.
Prática orientada ou estudo de caso

Conhecimentos Abrangidos
AC 120-54A, UK CAA SD.80 (ATQP Guidance), UK CAA CAP 804 e CAP 739, ORO.FC.A.245, SFAR 58, RBAC 121 Subparte Y

9.24. PTS-312 MPL e treinamento baseado em competências

Público-alvo: inspetores de voo que irão analisar ou avaliar um programa treinamento de tripulantes baseado em competências, ou ainda um programa de instrução para a licença MPL.

Objetivo do curso: o curso abrange os conceitos e aplicações do treinamento por competências. O curso deve incluir estudos de caso e atividades práticas em sala de aula. Sua metodologia pode fazer uso de um único estudo de caso contínuo, com a implantação de MPL num ATO fictício. À exceção das competências sinalizadas (*) as competências listadas na tabela de conteúdo foram estabelecidas no Doc 9868 como competências requeridas para os inspetores de voo.

Carga horária de referência: 40 horas-aula.

CONTEÚDO DO CURSO			
	Disciplina	Carga Horária	Competências
1	Introdução ao MPL	4	<i>Reconhecer treinamento baseado em competências*</i>
2	MPL e o treinamento baseado em competências	8	<i>Reconhecer o processo de formação de tripulantes do MPL*</i>
3	Qualificação de pessoal para o MPL	4	Avaliar a proposta de uma organização de instrução para conduzir treinamento baseado em competências
4	Desenvolvimento de um programa de MPL ou de um programa de treinamento por competências	8	<i>Reconhecer o processo de formação de tripulantes do MPL*</i>
			Inspecionar um programa de treinamento baseado em competências

5	Cenários de treinamento e uso de dispositivos e simuladores	8	<i>Reconhecer a necessidade de uso de cenários e dispositivos de treinamento no MPL*</i>
6	Vigilância continuada	4	Conduzir vigilância continuada de um programa baseado em competências
			Conduzir análise de tendências de um programa baseado em competências
7	Prática orientada ou estudo de caso	4	(integração dos conhecimentos do curso)

(*) competência não estabelecida no Doc 9868.

9.25. PTS-350 Atualização em Programas de Treinamento

Este curso deve ser atualizado e desenvolvido para cada edição, conforme estabelecido no capítulo 4.3. Seu conteúdo deve incluir atualização nos assuntos que surgiram ou foram modificados dentro do período da validade da designação dos servidores que dele participarão.

Carga horária de referência: variável

9.26. PTS-35X Seminários de atualização em programas de treinamento

Seminários de atualização são uma alternativa de capacitação recorrente estabelecidas na trilha especializada e no capítulo 4.4.

Exemplos de assuntos propícios para realização de seminários: novas técnicas e tendências no treinamento de tripulantes, desafios e problemas específicos, novos dispositivos ou auxílios instrucionais, atualizações importantes na legislação, estudo de casos concretos, relação entre treinamento e acidentes, etc.

Carga horária de referência: variável

9.27. AOP-401 Acompanhamento de Operações

Público-alvo: inspetores de voo que pretendam realizar atividades que envolvem o acompanhamento direto (*in loco*) das operações de voo.

Objetivo do curso: qualificar os inspetores de voo na realização de avaliações e acompanhamento de operações. O curso deve incluir estudos de caso, atividades práticas em sala de aula e uma visita técnica.

Descrição e metodologia: Pretende-se que este curso seja dinâmico e envolvente, conforme evidenciado pelo grande número de atividades práticas da grade curricular. Este curso é excelente candidato para o uso da técnica de sala de aula invertida nas disciplinas teóricas, facilitando a troca de experiências e as discussões, e para o uso de laboratório de simulação de empresa aérea com técnicas de *role-playing*. O uso de estudos de caso demonstrativos no conteúdo à distância pode enriquecer o curso.

Carga horária de referência: 48 horas-aula (incluindo visita técnica).

CONTEÚDO DO CURSO			
	Disciplina	Carga Horária	Competências
1	Introdução ao acompanhamento de operações	4	Planejar a execução da atividade, pelo estudo das publicações e documentos do operador (MGO, SOP, MEL, etc)
2	SOP: uso e avaliação	4	Analisar e avaliar um SOP
3	Avaliação operacional: voos de prova e testes de validação	4	Identificar e contrastar um voo de prova, um teste de validação e um voo de avaliação operacional.
4	Prática orientada I: planejamento da atividade	4	Planejar o cenário da atividade Apresentar aos envolvidos o escopo da atividade
5	Prática orientada II: procedimentos durante os voos de prova	4	Conferir os equipamentos e documentos de porte obrigatório a bordo (inspeção de rampa) Verificar o suporte do operador às ações pré-voo (abastecimento, manutenção, despacho operacional, etc) Avaliar a execução das atividades pré-voo pela tripulação, em conformidade com as publicações aplicáveis e informações disponibilizadas pelo operador
6	Prática orientada III: condução de um teste de validação (tabletop)	4	Verificar a execução do voo conforme o cenário planejado, manuais do operador, documentos e listas de verificações apropriadas

			Avaliar se os parâmetros de realização do teste são válidos, conforme publicações do fabricante e regulamentos vigentes
7	Acompanhamento de operações: voos de acompanhamento	4	Avaliar o domínio das habilidades não-técnicas pela tripulação
			Avaliar o domínio das habilidades técnicas da tripulação necessárias à operação
			Planejar o cenário da atividade prática, quando aplicável
			Avaliar a condução dos briefings normais, anormais, de emergência e contingência pelo piloto responsável, conforme SOP/MGO durante todas as fases do voo
8	Acompanhamento de operações: atividades em solo e contingências	4	Avaliar a condução dos briefings normais, anormais, de emergência e contingência pelo piloto responsável, conforme SOP/MGO durante todas as fases do voo
			Identificar e tratar situações relacionadas com SGSO
			Verificar o funcionamento do serviço de acompanhamento de voos do operador
			Verificar o suporte do operador às ações pós-voo (manutenção corretiva, desembarque, etc)
9	Prática orientada IV: avaliação de resultados	4	Verificar a execução do voo conforme o cenário planejado, manuais do operador, documentos e listas de verificações apropriadas
			Verificar o preenchimento do diário de bordo e outros documentos aplicáveis
			Verificar o cumprimento da lei do aeronauta em vigor.
			Avaliar se os parâmetros de realização do teste são válidos, conforme publicações do fabricante e regulamentos vigentes
10	Programas de LOSA, LOE, NOSS e FDA	4	
11	Visita técnica	8	(integração dos conhecimentos do curso)

9.28. AOP-402 Análise de desempenho de aeronaves

Público-alvo: inspetores de voo que, no decorrer de suas atividades, necessitam analisar o desempenho de aeronaves em específicas rotas ou situações.

Objetivo do curso: o curso abrange os conceitos de planejamento de voo e missão e análise de desempenho de uma aeronave dadas restrições operacionais ou regulamentares.

Carga horária de referência: 30 horas-aula.

Este curso deve ser detalhado após análise diagnóstica da necessidade específica da força de trabalho. Segue abaixo somente a lista de tópicos e conhecimentos que devem ser considerados para o desenvolvimento deste curso.

Tópicos Abrangidos
Desempenho e fatores que afetam a decolagem
Desempenho em subida e planejamento
Planejamento de voo
Desempenho e fatores que afetam o pouso
Peso e balanceamento

9.29. AOP-501 Operações com visibilidade reduzida

Público-alvo: inspetores de voo que irão realizar avaliação operacional de regulados requerentes de aprovação para operações com visibilidade reduzida (LVO).

Objetivo do curso: qualificar os inspetores de voo na realização de análises e avaliações referentes ao processo de aprovação de operações LVO.

Carga horária de referência: 20 horas-aula.

CONTEÚDO DO CURSO			
	Disciplina	Carga Horária	Competências
1	Operações com visibilidade reduzida na decolagem: LVTO	4	Analisar a documentação do operador para a operação proposta
2	Operações com visibilidade reduzida no pouso: LVP CAT II/III	6	Avaliar a condução do voo conforme os requisitos estabelecidos para o exercício das prerrogativas da licença e/ou habilitação
3	Operações com visibilidade reduzida no solo: Taxi-in e Taxi-out	2	Verificar a execução do voo conforme o cenário planejado, manuais do operador, documentos e listas de verificações apropriadas
4	Sistemas HGS (HUD)	4	

5	Sistemas EFVS (Enhanced Flight Vision System)	4
---	---	---

9.30. AOP-502 Operações PBN RNP-AR

Público-alvo: inspetores de voo que irão realizar avaliação operacional de regulados referentes de aprovação para operação RPN-AR APCH.

Objetivo do curso: qualificar os inspetores de voo na realização de análises e avaliações referentes ao processo de aprovação de operações RNP-AR APCH.

Carga horária de referência: 20 horas-aula.

CONTEÚDO DO CURSO			
	Disciplina	Carga Horária	Competências
1	Conceitos RNP-AR	4	Discriminar os principais aspectos da operação RNP-AR conforme documentos da ICAO.
2	Operação RNP-AR, rotas e procedimentos	4	Avaliar a operação, rotas e procedimentos RNP-AR, conforme orientações da ICAO e ANAC.
3	Especificação do sistema de navegação	4	Identificar os equipamentos da aeronave requeridos para operação RNP AR conforme documentos da ICAO, ANAC e DECEA.
4	Documentação requerida para aprovação	4	Identificar e avaliar os principais documentos que compõem o processo de aprovação de RNP-AR, conforme normativos vigentes da ANAC, DECEA e ICAO.
5	Processo de aprovação e implementação RNP-AR, incluso o FOSA (Flight Operational Safety Assessment)	4	Avaliar se a tripulação e o operador aéreo realizam os procedimentos RNP-AR em todas as fases do voo, e em condições normais, anormais e de emergências com a proficiência requerida nos instrumentos normativos da ANAC e da ICAO.

9.31. AOP-503 Programas de degelo e antigelo

Público-alvo: inspetores de voo que irão analisar programas de degelo e antigelo de operadores regidos pelos RBAC 121 e 135.

Objetivo do curso: qualificar os inspetores de voo na análise de programas de degelo e antigelo e na vigilância dos operadores aprovados.

Carga horária de referência: 20 horas-aula.

CONTEÚDO DO CURSO			
	Disciplina	Carga Horária	Competências
1	Gelo no Solo - Riscos	2	Identificar os riscos à operação decorrentes da formação de gelo no solo
2	Gelo no Solo - Indicações de formação de gelo	2	Identificar as indicações de formação de gelo numa aeronave no solo
3	Gelo no Solo - Fluidos	4	Reconhecer os fluidos aplicáveis a cada tipo operação de degelo/antigelo
4	Gelo em voo - Meteorologia	2	Reconhecer as condições meteorológicas propícias à formação de gelo
5	Gelo em voo - Aerodinâmica da formação de gelo	2	Identificar os aspectos aerodinâmicos da formação de gelo em aeronaves
6	Gelo em voo - Indicações de formação de gelo	2	Identificar as indicações de formação de gelo numa aeronave em voo
7	Gelo em voo - Emergências	2	Identificar situações anormais e de emergência relacionadas à formação de gelo em voo
8	Programa de degelo e antigelo	4	Analisar programas de degelo e antigelo à luz da regulamentação vigente

9.32. AOP-504 Operações EDTO/ETOPS

Público-alvo: inspetores de voo que irão realizar avaliação operacional de regulados requerentes de aprovação para operações EDTO/ETOPS.

Objetivo do curso: qualificar os inspetores de voo na realização de análises e avaliações referentes ao processo de aprovação de operações EDTO/ETOPS.

Carga horária de referência: 20 horas-aula.

CONTEÚDO DO CURSO			
	Disciplina	Carga Horária	Competências
1	Principais conceitos relacionados a EDTO/ETOPS	4	Analisar a documentação do operador para a operação proposta
2	Processo de aprovação	4	

			Avaliar a condução do voo conforme os requisitos estabelecidos para o exercício das prerrogativas da licença e/ou habilitação
3	Requisitos operacionais	4	Verificar a execução do voo conforme o cenário planejado, manuais do operador, documentos e listas de verificações apropriadas
4	Classificação de aeródromos	4	
5	Vigilância continuada	4	

9.33. AOP-505 Programa de acompanhamento e análise de dados de voo – PAADV

Público-alvo: inspetores de voo que irão realizar avaliação de regulados requerentes de aprovação de Programa de acompanhamento e análise de dados de voo – PAADV.

Objetivo do curso: qualificar os inspetores de voo na realização de análises e avaliações referentes ao processo de aprovação de PAADV.

Carga horária de referência: 12 horas-aula.

CONTEÚDO DO CURSO			
	Disciplina	Carga Horária	Competências
1	Introdução a FDM/FDA/FOQA	2	Analisar um PAADV à luz da regulamentação vigente
2	Operacionalização de um PAADV	2	
3	Integração do PAADV com o SGSO	2	
4	Fórum nacional de análise de dados de voo	2	Verificar a existência de uma política de utilização, acesso e manuseio prévia ao estabelecimento do PAADV
5	Estudos de caso	2	
6	Visita técnica	2	Avaliar como o PAADV garante o sigilo e a confidencialidade dos dados obtidos.

9.34. AOP-510 Operação com carga externa

Público-alvo: inspetores de voo que irão realizar avaliação operacional de regulados requerentes de aprovação para operações com carga externa.

Objetivo do curso: qualificar os inspetores de voo na realização de análises e avaliações referentes ao processo de aprovação de operações com carga externa.

Carga horária de referência: 40 horas-aula.

CONTEÚDO DO CURSO			
	Disciplina	Carga Horária	Competências
1	Introdução a operações de helicópteros com carga externa	2	Planejar a execução da atividade, pelo uso das publicações e documentos pertinentes Avaliar o domínio das habilidades técnicas da tripulação necessárias à operação em todas as fases do voo
2	Verificações prévias, operações com carga externa, incluindo a avaliação da área de voo	4	Avaliar se a tripulação realiza as verificações necessárias dentro do previsto no RLCFM e verificar se a tripulação realiza adequadamente o local de pouso e decolagem de acordo com os requisitos de segurança para evitar danos a aeronave, tripulação e terceiros; Avaliar os riscos associados ao local para engate/desengate da carga, bem como para pouso e decolagem; Avaliar a execução das atividades planejamento e pré-voo pela tripulação, em conformidade com as publicações aplicáveis e informações disponibilizadas pelo operador, incluindo Peso e Balanceamento com carga externa; Verificar o suporte do operador às ações rede carga, EPI, cordas, ganchos, pré-voo (abastecimento, manutenção, despacho operacional, etc.)
3	Manual de Carga Externa, Programa de Treinamento, Seções pertinentes do Rotorcraft-Load Combination Flight Manual (RLCFM), MGO, MEL, SPO, etc.	4	Planejar a execução da atividade, pelo uso das publicações e documentos pertinentes, incluso RBAC 133, IAC 3515, FAR 133, AC 133-1, FSIMS. Analisar a conformidade do conteúdo do programa de treinamento de carga externa com a legislação aplicável e com as melhores práticas internacionais. Avaliar a condução dos briefings normais, anormais, de emergência e contingência pelo piloto

			responsável, conforme SOP/MGO durante todas as fases do voo
4	CRM, fraseologia e sinais manuais padronizados nas operações com carga externa, incluso condições de emergências	2	Avaliar o domínio das habilidades técnicas e não-técnicas da tripulação necessárias à operação de acordo com os manuais, documentos aprovados e legislação pertinente.
5	Critério de Certificação e operação carga externa	4	Avaliar a execução das atividades planejamento e pré-voo pela tripulação, em conformidade com as publicações aplicáveis e informações disponibilizadas pelo operador, incluindo Peso e Balanceamento com carga externa. Verificar a execução do voo conforme o cenário planejado e os manuais do operador, documentos apropriados e listas de verificação aprovadas
6	CRM aplicado a operação com carga externa	2	Avaliar se as técnicas de CRM utilizadas pela tripulação e pessoal de terra são adequadas as melhores práticas nacionais e internacionais
7	Princípios de Aerodinâmica aplicada	2	Avaliar o domínio das habilidades técnicas da tripulação necessárias à operação
8	Movimentos da carga externa e os riscos	2	Reconhecer os riscos associados aos movimentos oscilatórios das cargas externas e as técnicas de retorno a situação normal de voo
9	HEC	2	Conduzir a aeronave em operação HEC com proficiência em situação normal, anormal e de emergência Tomar as medidas preventivas e corretivas para garantir a segurança do voo e avaliar operação HEC de acordo com o RBAC 133, gerenciamento de risco e melhores práticas internacionais.
10	Operações com carga externa noturna	2	Reconhecer os riscos associados à operação com carga externa em voo noturno
11	SGSO aplicado	4	Reconhecer os perigos associados a operação com carga externa e realizar a mitigação de riscos

12	Transporte de artigos perigosos como carga externa	2	Avaliar se o transporte de artigos perigosos com carga externa cumpre com os requisitos do RBAC 175, isenções aprovadas, melhores práticas e com o gerenciamento de risco associado a referida operação.
13	Prática Orientada I - (in loco)	4	Reconhecer e manusear os principais equipamentos utilizados na operação com carga externa e conduzir as verificações prévias in loco, de acordo com os manuais da aeronave e do operador aéreo.
14	Prática orientada Carga Externa II (voo)	4	Avaliar se o operador aéreo e pilotos atendem aos requisitos de proficiência requeridos na legislação em vigor e recuperar a aeronave de situações anormais e de emergência.

9.35. AOP-511 Procedimentos por instrumentos Point In Space (PinS) – Helicóptero

Público-alvo: inspetores de voo que irão avaliar pilotos de helicóptero na execução de procedimentos PinS.

Objetivo do curso: qualificar os inspetores de voo na realização de avaliações de operadores e exames de proficiência de pilotos em procedimentos PinS.

Carga horária de referência: a ser definida.

Este curso deve ser detalhado após análise diagnóstica da necessidade específica da força de trabalho. Segue abaixo somente a lista de tópicos e conhecimentos que devem ser considerados para o desenvolvimento deste curso.

Tópicos Abrangidos
Conceito de procedimento por instrumento PinS.
Procedimentos de saída: tipos e fases.
Procedimentos de aproximação: tipos e fases

Conhecimentos Abrangidos
Anexo 14, Doc 8168

9.36. AOP-512 Operações NVIS

Público-alvo: inspetores de voo que irão atuar nos processos de certificação de NVIS.

Objetivo do curso: qualificar os inspetores de voo na análise de processos de certificação de NVIS e na vigilância dos operadores aprovados.

Carga horária de referência: 24 horas-aula.

CONTEÚDO DO CURSO			
	Disciplina	Carga Horária	Competências
1	Introdução a operação NVIS e requisitos gerais	2	Avaliar a aplicação dos princípios operacionais e de certificação NVIS em conformidade com a legislação vigente e com as melhores práticas internacionais.
2	Fatores aeromédicos e fatores humanos aplicados a operação NVIS	2	Identificar corretamente os fatores aeromédicos associados a operação NVIS.
3	Condições meteorológicas e atmosféricas aplicada à operação NVIS	2	Avaliar de forma precisa se as condições meteorológicas e atmosféricas associadas a operação NVIS para manutenção da segurança da operação.
4	Preparação, manutenção, inspeções, cuidados e procedimentos para o NVIS	2	Avaliar de forma segura se a aeronave e os equipamentos utilizados na operação NVIS estão em conformidade com os requisitos de certificação e de aeronavegabilidade.
5	Operações normais, anormais e de emergência com NVIS	2	Identificar e avaliar de forma precisa as condições normais, anormais e de emergência da operação NVIS conforme melhores práticas internacionais.
6	Manutenção preventiva do NVG	2	Inspecionar com precisão se os equipamentos NVG encontram-se em conformidades com os requisitos de certificação aprovados.
7	Análise, mitigação e gerenciamento de riscos nas operações aéreas NVIS	2	Identificar e avaliar os riscos associados a certificação e operação NVIS, conforme nível aceitável de desempenho da segurança operacional.

8	Prática orientada NVIS I - uso do NVG em solo	2	Avaliar se a tripulação e o operador aéreo fazem uso correto e seguro do equipamento NVG.
9	Prática Orientada NVIS II - uso do NVIS em voo	2	Avaliar se a tripulação e o operador aéreo fazem uso correto e seguro do equipamento NVIS.
10	CRM aplicado a operação NVIS	2	Avaliar se as técnicas de CRM aplicáveis a operação NVIS estão sendo empregadas de forma coerente e segura.
11	Processo de certificação NVIS e emissão de LOA	4	Avaliar se o operador aéreo atende com os requisitos de certificação e de segurança.

9.37. AOP-520 Aeronaves remotamente pilotadas

Público-alvo: inspetores de voo que irão avaliar operações envolvendo RPAS.

Objetivo do curso: qualificar os inspetores de voo na realização de avaliações de operadores e exames de proficiência de pilotos de RPAS.

Carga horária de referência: a ser definida.

Este curso deve ser detalhado após análise diagnóstica da necessidade específica da força de trabalho e da oferta do mercado.

9.38. CPE-601 PEV-2 (teórico mais prático)

Este curso se refere ao curso definido e estabelecido na IS 61.15-001, para PEV-2. Pode ser substituído por outro curso de conteúdo e foco equivalente, realizado o reconhecimento estabelecido no item 5.4 da referida IS.

9.39. CPE-602 PEV-1 (teórico mais prático)

Este curso se refere ao curso definido e estabelecido na IS 61.15-001, para PEV-1. Pode ser substituído por outro curso de conteúdo e foco equivalente, realizado o reconhecimento estabelecido no item 5.4 da referida IS.

9.40. CPE-603 Treinamento de emergências em ensaio

Público-alvo: aqueles servidores que exercem atividades de ensaio em voo.

Objetivo do curso: aqueles que completam o curso estarão aptos a gerenciar os riscos e lidar com emergências mais comuns que ocorrem nos ensaios em voo.

Carga horária de referência: 12 horas-aula (3 sessões em simulador).

Este curso deve ser detalhado após análise diagnóstica da necessidade específica da força de trabalho e da oferta do mercado. Segue abaixo somente a lista de tópicos e competências que devem ser considerados para este curso.

Tópico	Competências	Conhecimentos
Cockpit and Simulator IOS Preparation	Configurar o sistemas e ajustes do simulador para a aplicação das panes a serem exercitadas.	Sistema do simulador
Abused T/O early & over rotation	Reconhecer a emergência e executar as ações necessárias à situação apresentada coordenadamente com a equipe de ensaio de maneira a sanar ou mitigar os efeitos adversos resultantes da anormalidade.	Aplicar as Técnicas de ensaio em voo específica Pitch trim runway Engine flameout - No restart Eng 1 fail + Loss of artificial fell control wheels
Straight & Turn flight Stall	Reconhecer a emergência e executar as ações necessárias à situação apresentada coordenadamente com a equipe de ensaio de maneira a sanar ou mitigar os efeitos adversos resultantes da anormalidade.	Aplicar as Técnicas de ensaio em voo específico Loss of hydraulic systems 2 & 3 Engine Flameout - No restart Dual engine Flameout - No restart - landing Aileron Jam
VMCA Determination & dynamic	Reconhecer a emergência e executar as ações necessárias à situação apresentada coordenadamente com a equipe de	Aplicar as Técnicas de ensaio em voo específico Rudder fail - Dumping mode

	ensaio de maneira a sanar ou mitigar os efeitos adversos resultantes da anormalidade.	Engine Flameout - No restart APU fire
Continuous T/O OEI	Reconhecer a emergência e executar as ações necessárias à situação apresentada coordenadamente com a equipe de ensaio de maneira a sanar ou mitigar os efeitos adversos resultantes da anormalidade.	Aplicar as Técnicas de ensaio em voo específico Pitch trim runway Eng 1 fail + Loss of artificial feel rudder pedals
Vmu	Reconhecer a emergência e executar as ações necessárias à situação apresentada coordenadamente com a equipe de ensaio de maneira a sanar ou mitigar os efeitos adversos resultantes da anormalidade.	Aplicar as Técnicas de ensaio em voo específico Elevator contro Jam Eng 1 fail + Rudder trim runway left Hydraulic system 2 & 3 fail Engine Fire - 2 bottles
Stead Heading SideSlip - SHSS	Reconhecer a emergência e executar as ações necessárias à situação apresentada coordenadamente com a equipe de ensaio de maneira a sanar ou mitigar os efeitos adversos resultantes da anormalidade.	Aplicar as Técnicas de ensaio em voo específico Aileron Jam Eng 1 fail + Loss of artificial feel rudder pedals Rudder pedal jamming
Landing Vref/Vref-5kt	Reconhecer a emergência e executar as ações necessárias à situação apresentada coordenadamente com a equipe de ensaio de maneira a sanar ou mitigar os efeitos adversos resultantes da anormalidade.	Aplicar as Técnicas de ensaio em voo específica Hydraulic system 1 & 2 fail MAU 1A e 2B Fail
Vmcg	Reconhecer a emergência e executar as ações necessárias à situação apresentada coordenadamente com a equipe de ensaio de maneira a sanar ou mitigar os efeitos adversos resultantes da anormalidade.	Aplicar as Técnicas de ensaio em voo específico Tire Burst (right -dual) Brake Fail
RTO	Reconhecer a emergência e executar as ações necessárias à situação apresentada coordenadamente com a equipe de ensaio de maneira a sanar ou mitigar os efeitos adversos resultantes da anormalidade.	Aplicar as Técnicas de ensaio em voo específica MAU 1A e 2B Fail Hydraulic system 1 & 2 fail + E1 Fail > VLOF Tire Burst (right -dual) + Brake RH fail + E2 fail > VLOF
Xwind T/O	Reconhecer a emergência e executar as ações necessárias à situação apresentada coordenadamente com a equipe de ensaio de maneira a sanar ou	Aileron Jam Eng 1 fail + Loss of artificial feel control wheels Eng 1 fail + Loss of artificial feel rudder pedals

	mitigar os efeitos adversos resultantes da anormalidade.	
Xwind Landing	Reconhecer a emergência e executar as ações necessárias à situação apresentada coordenadamente com a equipe de ensaio de maneira a sanar ou mitigar os efeitos adversos resultantes da anormalidade.	Aileron Jam Eng 1 fail + Loss of artificial feel control wheels Eng 1 fail + Loss of artificial feel rudder pedals
OEI Climb	Reconhecer a emergência e executar as ações necessárias à situação apresentada coordenadamente com a equipe de ensaio de maneira a sanar ou mitigar os efeitos adversos resultantes da anormalidade.	Dual engine Flameout - No restart - landing
Wind shears CAT 2+3+ Autoland	Reconhecer a emergência e executar as ações necessárias à situação apresentada coordenadamente com a equipe de ensaio de maneira a sanar ou mitigar os efeitos adversos resultantes da anormalidade.	Windshear (IMC +CAT 1+2+3)

9.41. CPE-604 Fatores Humanos/Ergonomia/Tecnologia aplicada

Público-alvo: aqueles servidores que exercem atividades de ensaio em voo e/ou certificação de produto.

Objetivo do curso: o curso abrange, de um ponto de vista de certificação de produto, os fatores humanos aplicados à aviação.

Este curso deve ser detalhado após análise diagnóstica da necessidade específica da força de trabalho. Segue abaixo somente a lista de tópicos e competências que devem ser considerados para este curso. Sugere-se incorporação do FAA Human Factors model webtraining (https://www.hf.faa.gov/webtraining/Intro/C_navigation2.htm) e a participação de servidores em workgroups e workshops internacionais que tratam de certificação de produtos aeronáuticos e fatores humanos.

Tópicos Abrangidos
Introdução a fatores humanos aplicados a certificação de produto
Regulamentos aplicados a certificação
Avaliação de Risco - aplicável a certificação
Ergonomia

9.42. CPE-650 Treinamento de técnicas de voo de ensaio

Público-alvo: aqueles servidores que exercem atividades de ensaio em voo.

Contratação sugerida: Calspan Aerospace (Flying Qualities training)

Este curso deve ser detalhado após análise diagnóstica da necessidade específica da força de trabalho e da oferta do mercado. Segue abaixo somente a lista de tópicos e competências que devem ser considerados para este curso.

Tópico	Competências	Conhecimentos
Técnicas de ensaio em voo em aeronave de estabilidade variável (Calspan short course on Flying Qualities and Handling qualities)	Aplicar técnicas de avaliação em aeronaves com diversos graus de estabilidade.	Longitudinal Stability and Control Lateral-Directional Stability and Control Advanced Flight Control Systems and Higher Order Flight Control Systems Sidestick Control and Evaluation Handling Qualities During Tracking (HQDT) Evaluation tools including Cooper-Harper Rating Scale Pilot-Induced Oscillation (PIO)

9.43. CPE-651 Estágio de Adaptação Fisiológica SDFa/IMAE/FAB, ou equivalente.

Código alternativo: EXM-206, quando cursado naquela trilha.

Este evento se refere ao “Estágio de Adaptação Fisiológica” (EAF) oferecido pela Subdivisão de Fisiologia Aeroespacial (SDFa) do Instituto de Medicina Aeroespacial (IMAE) da Força Aérea Brasileira (FAB) ou cursos similares.

Público-alvo: aqueles servidores que exercem atividades de ensaio em voo.

9.44. CPE-699 Manutenção de experiência de voo

O servidor matriculado em CPE-699 realizará voos em quantidade suficiente para manter sua experiência recente válida, mesmo que através da realização de voos de produção. Desta maneira, o código de disciplina foi estabelecido a fim de facilitar o controle dessas validades dentro do processo de execução do PCIV.

9.45. INT-701 Curso de Formação de Facilitadores de Aprendizagem

Este evento se refere ao curso de “Formação de Facilitadores de Aprendizagem” ou de “Formação de Instrutores” da SGP, do Programa Específico de Capacitação em Inovação e Gestão do Conhecimento, ou qualquer evento de capacitação compatível, como programas “*Train the trainers*” ou similares.

Público alvo: aqueles servidores que atuarão como instrutores nos eventos do PCIV.

Objetivo do curso: capacitar os servidores para atuarem como disseminadores de conhecimento do PCIV, desenvolvendo em seus pares as competências necessárias, e produzindo materiais e conteúdos, ministrando aulas e auxiliando nas tarefas do dia-a-dia.

Carga horária de referência: 30 a 40 horas

9.46. INT-702 Curso de Instrutor para CAS

Este evento é equivalente ao ICAO “On-the-job Training Instructor”, um STP do catálogo TRAINAIR, ou outro curso similar da SGP ou de outra instituição.

Público alvo: aqueles servidores que atuarão como instrutores de CAS no âmbito do PCIV.

Objetivo do curso: qualificar os servidores para atuarem efetivamente como disseminadores de procedimentos estabelecidos para a realização das atividades atendidas pelo PCIV.

Carga horária de referência: 5 dias

Para referência seguem abaixo informações retiradas do catálogo TRAINAIR.

Course Aim	This course will provide participants with the necessary knowledge, skills and attitude required to effectively conduct on-the-job training (OJT) programs in accordance with international best practices.
Course Objectives	Upon successful completion of this course, participants will: <ul style="list-style-type: none"> • identify individual training needs; • plan OJT sessions; • conduct OJT sessions; • assess trainee’s performance; • write a training report; and • evaluate an OJT program.

9.47. INT-703 Curso de instrutor em simulador (operação e cenários)

Público alvo: servidores que atuarão como instrutores em módulos de aeronaves que fazem uso de treinamento em simulador.

Objetivo do curso: qualificar os servidores na operação de simuladores ou dispositivos de treinamento utilizados nos módulos de aeronave.

Este curso deve ser detalhado após análise diagnóstica da necessidade específica da força de trabalho. Segue abaixo somente a lista de tópicos e competências que devem ser considerados para este curso.

Tópicos Abrangidos
Operação do simulador e estação do instrutor
Desenvolvimento e uso de cenários de treinamento em simulador
Limitações e restrições de uso do simulador
Dispositivos de segurança do simulador
Funções de <i>debriefing</i> de instrução

9.48. INT-704 Curso de mentoria/desenvolvimento de líderes ou similar

Este evento pode se referir aos cursos de “Gestão de equipes” ou de “Formação Gerencial – Líder Coach”, do Programa Específico de Desenvolvimento Gerencial e de Líderes, ou ainda o “Curso de mentoring” ou “Curso de coaching” do Programa Específico de Capacitação em Inovação e Gestão do Conhecimento, ou ainda qualquer evento de capacitação similar ou compatível. Este evento de capacitação é desejável, porém opcional.

Público alvo: aqueles servidores que atuarão como instrutores nos eventos do PCIV.

Objetivo do curso: capacitar os servidores para atuarem como disseminadores de conhecimento do PCIV, desenvolvendo em seus pares as competências necessárias, disseminando procedimentos e melhores práticas, auxiliando nas tarefas do dia-a-dia e desenvolvendo novos talentos nos quadros da ANAC.

9.49. IAA-801 CIAA do CENIPA ou equivalente do exterior (investigação de acidentes)

Este evento pode se referir ao “CIAA – Curso de Investigação de Acidentes Aeronáuticos” do CENIPA, ou ainda qualquer evento de capacitação similar ou compatível.

Público alvo: aqueles servidores que atuarão como representantes da Agência em investigações de ocorrências aeronáuticas.

Objetivo do curso: capacitar os servidores para analisarem ocorrências aeronáuticas, bem como determinar a necessidade de realização de ações por parte da ANAC.

9.50. IAA-802 CIIA do CENIPA ou equivalente do exterior (investigação de incidentes)

Este evento pode se referir ao “CIIA – Curso de Investigação de Incidentes Aeronáuticos” do CENIPA, ou ainda qualquer evento de capacitação similar ou compatível. Este evento de capacitação é desejável, porém opcional.

Público alvo: aqueles servidores que atuarão como representantes da Agência em investigações de ocorrências aeronáuticas.

Objetivo do curso: capacitar os servidores para analisarem ocorrências aeronáuticas, bem como determinar a necessidade de realização de ações por parte da ANAC.

9.51. IAA-803 Investigação de acidentes em helicópteros (USC Viterbi, NTSB ou equivalente)

Este evento pode se referir a qualquer evento especializado em investigação de acidentes com helicópteros. Como exemplo, temos os cursos oferecidos pela USC Viterbi e pelo NTSB. Este evento de capacitação é desejável, porém opcional.

Público alvo: aqueles servidores que atuarão como representantes da Agência em investigações de ocorrências aeronáuticas com aeronaves de asas rotativas.

Objetivo do curso: capacitar os servidores para analisarem ocorrências aeronáuticas, bem como determinar a necessidade de realização de ações por parte da ANAC.

10. Competências dos Inspectores de Voo

Conforme *Decreto 5.707/2006* e *Resolução CEB nº 04/1999*, entende-se por competência a capacidade de mobilizar, articular e colocar em ação valores, conhecimentos habilidades e atitudes necessários para o desempenho eficiente e eficaz das atividades requeridas pela natureza do trabalho. Nesta trilha de raciocínio, a Organização Internacional do Trabalho (OIT) também harmoniza-se a legislação em tela e define a competência como a “*capacidade de articular e mobilizar condições intelectuais e emocionais em termos de **conhecimentos, habilidades, atitudes e práticas**, necessários para o desempenho de uma determinada função ou atividade, de maneira eficiente, eficaz e criativa, conforme a natureza do trabalho. Traduz a capacidade produtiva de um indivíduo que se define e mede em termos de desempenho real, demonstrado em determinado contexto de trabalho e que resulta não apenas da instrução, mas, em grande medida, da experiência em situações concretas do exercício ocupacional*”

Diante desse moderno conceito, o programa encontra-se alicerçado pelas melhores práticas nacionais e internacionais relacionadas a elaboração robusta de programas de capacitação profissional focados na garantia de um bom desempenho institucional. Ou seja, listamos, a seguir, as competências mapeadas para exercício da função de Inspetor de Voo da ANAC, conforme os atributos de Conhecimento, Habilidade e Atitude, comumente denominado Matriz CHA:

CURSO BÁSICO DE INSPETOR DE VOO			
Competência	Conhecimento	Habilidade	Atitude
Conduzir toda a atividade de acordo com os princípios da administração pública	Leis que regem os princípios da administração pública	Aplicação do conhecimento, visão sistêmica	Ética, imparcialidade, integridade
Executar todos os procedimentos administrativos em consonância com os instrumentos normativos da ANAC	Leis que regem os princípios da administração pública	Aplicação do conhecimento, visão sistêmica	Ética, imparcialidade, integridade

<p>Usar os sistemas informatizados e outros recursos para analisar o histórico da(s) pessoa(s) examinada(s), aeronaves e operadores aéreos</p>	<p>RBAC 61, RBHA 91 E SACI e sistemas correlatos</p>	<p>Organização da informação, pesquisa da informação</p>	<p>Atenção aos detalhes, atitude investigativa, organização pessoal</p>
<p>Verificar o cumprimento das regras de voo e regulamentos pertinentes do DECEA</p>	<p>Publicações do DECEA, operações RNP</p>	<p>Atenção seletiva, pensamento crítico, percepção contextual</p>	<p>Atenção aos detalhes, perspicácia, tolerância</p>
<p>Planejar o cenário da atividade prática, quando aplicável</p>	<p>Publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação.</p>	<p>Aplicação de conhecimento, pesquisa de informações, planejamento, projeção de cenários.</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, imparcialidade</p>
<p>Avaliar as condições meteorológicas</p>	<p>Meteorologia aeronáutica</p>	<p>Capacidade analítica, julgamento e tomada de decisão, percepção contextual</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia</p>
<p>Reconhecer as legislações e normativas pertinentes e sua aplicação nas atividades.</p>	<p>Convenções, Anexos, Docs ICAO, CBA, Lei do Aeronauta, RBHA 91, RBAC 61, IS-00-002, Manuais de Curso de Piloto</p>	<p>Aplicação do conhecimento, visão sistêmica, pesquisa das informações</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia</p>
<p>Verificar o cumprimento da lei do aeronauta em vigor.</p>	<p>Conhecimento aeronáutico, Lei do aeronauta, publicações do operador MGO</p>	<p>Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica,</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia</p>

		percepção contextual	
Elaborar relatório e parecer conforme o Manual de Redação da Presidência da República	Conhecimento das leis que regem os princípios da administração pública	Aplicação do conhecimento, visão sistêmica	Ética, imparcialidade, integridade
Identificar e tratar situações relacionadas com SGSO	Componentes e elementos do SGSO, métodos de avaliação de risco	Busca de soluções; capacidade analítica; monitoria; pensamento crítico; percepção contextual.	Atenção aos detalhes, perspicácia
Avaliar o domínio das habilidades não-técnicas pela tripulação	Habilidades não técnicas: gerenciamento de carga de trabalho, comunicação, resolução de conflitos e trabalho em equipe, consciência situacional, liderança	Atenção seletiva, pensamento crítico, percepção contextual	Atenção aos detalhes, perspicácia, tolerância
Identificar infrações, caso aplicável, nos termos da Lei 7.565, Lei 13.475, Lei 7.565; Lei 13.475, Lei 11.182; IN 08/2008; IN 101/2016 e Resolução 25/ 2008 e demais regramentos correlatos	Lei 7.565; Lei 13.475, Lei 11.182; IN 08/2008; IN 101/2016 e Resolução 25/ 2008; Res. 472	Capacidade analítica e pesquisa da informação	Atitude investigativa, imparcialidade
Definir o escopo da atividade	Regulamentos principal e auxiliar, proposta do operador, manuais e programas desenvolvidos, limitações dos equipamentos	Aplicação de conhecimento, busca de soluções, capacidade analítica.	Atitude investigativa, determinação, perspicácia.

	envolvidos, conhecimento aeronáutico.		
Conduzir auditoria	Técnicas de auditoria, amostragem, correlação, causação, análise documental, técnicas de entrevista	Visão sistêmica, dialogo, falar em público, relacionamento interpessoal, capacidade analítica, pensamento critico	Atenção aos detalhes, atitude comunicativa, ética, imparcialidade, respeito, atitude investigativa
Avaliar os resultados da auditoria	Comunicação dos resultados, avaliação de causas raízes, relatório de auditoria, plano de avaliação corretiva, vigilância pós auditoria	Visão sistêmica, dialogo, falar em público, relacionamento interpessoal, capacidade analítica, pensamento critico	Atenção aos detalhes, atitude comunicativa, ética, imparcialidade, atitude investigativa,
Conduzir o debriefing da atividade	Ferramentas de comunicação oral e escrita.	Diálogo, falar em público, relacionamento interpessoal.	Autocontrole, confiabilidade, respeito.
Identificar inconformidades relacionadas ao acidente ou que possam afetar futuros acidentes.	Fatores contribuintes, gerenciamento de risco	Capacidade analítica e da pesquisa informação	Atenção aos detalhes, atitude investigativa, imparcialidade
Avaliar e aprovar operações PBN, exceto RNP-AR	Conceitos relacionados a PBN, funcionamento de sistemas GNSS, regulamentos pertinentes, processo de aprovação, procedimentos operacionais, equipamentos instalados,	Visão sistêmica, capacidade analítica, pensamento critico	Atenção aos detalhes, atitude comunicativa, ética, imparcialidade, atitude investigativa,

	contingências e mitigação de fatores de risco		
--	---	--	--

CURSO DE FORMAÇÃO DE EXAMINADORES			
Competência	Conhecimento	Habilidade	Atitude
Conduzir toda a atividade de acordo com os princípios da administração pública	Leis que regem os princípios da administração pública	Aplicação do conhecimento, visão sistêmica	Ética, imparcialidade, integridade
Avaliar o domínio das habilidades não-técnicas pela tripulação	Habilidades não técnicas: gerenciamento de carga de trabalho, comunicação, resolução de conflitos e trabalho em equipe, consciência situacional, liderança	Atenção seletiva, pensamento crítico, percepção contextual	Atenção aos detalhes, perspicácia, tolerância
Avaliar a condução do exame de voo conforme os requisitos estabelecidos para o exercício das prerrogativas da licença e/ou habilitação	Princípios fundamentais do processo ensino-aprendizagem dos indivíduos,	Aplicação do conhecimento, capacidade analítica, visão sistêmica	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia
Avaliar o domínio das habilidades técnicas da tripulação necessárias à operação	Técnicas de pilotagem, procedimentos normais/anormais e de emergência, conhecimento da aeronave	Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia
Avaliar o domínio das habilidades não-técnicas pela tripulação	Habilidades não técnicas: gerenciamento de carga de trabalho, comunicação, resolução de conflitos e trabalho em	Atenção seletiva, pensamento crítico, percepção contextual	Atenção aos detalhes, perspicácia, tolerância

	equipe, consciência situacional, liderança		
Avaliar o domínio das habilidades técnicas da tripulação necessárias à operação	Técnicas de pilotagem e procedimentos anormais e de emergência, relacionados a LOC/I, CFIT, runway excursion	Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia
Tomar as medidas preventivas e corretivas para garantir a segurança do voo	AOM/AFM, publicações do DECEA, condução de aeronave	Aplicação de conhecimento, assertividade, busca de soluções	Proatividade, empreendedorismo
Planejar o cenário do exame conforme RBAC 61 e IS 00-002	RBAC 61, IS 00-002	Organização da informação, planejamento, pesquisa de informações, projeções de cenários	Atenção aos detalhes, atitude investigativa, flexibilidade, organização pessoal
Formular e conduzir exame oral conforme IS00-002 e legislação correlata	RBAC 61, IS 00-002. Manual de curso, publicações do DECEA, publicações do fabricante da aeronave.	Argumentação lógica, gerenciamento do tempo, percepção contextual	Atitude comunicativa, discricção, imparcialidade
Conduzir briefing ou debriefing conforme IS00-002	Ferramentas de comunicação oral e escrita.	Diálogo, falar em público, relacionamento interpessoal.	Auto controle, confiabilidade, respeito
Avaliar o pós-voo conforme manual da aeronave voada	AFM/RFM da aeronave	Atenção seletiva, percepção contextual	Atenção aos detalhes, perspicácia

Avaliar o pré-voos conforme manual da aeronave a ser voada	AFM/RFM da aeronave	Atenção seletiva, percepção contextual	Atenção aos detalhes, perspicácia
Avaliar a condução do voo conforme os requisitos estabelecidos para o exercício das prerrogativas da licença e/ou habilitação	RBAC 61, IS 00-002, RBHA 91, publicações do DECEA, manual de curso, condução de aeronave	Atenção seletiva, pensamento crítico, percepção contextual	Atenção aos detalhes, perspicácia, tolerância
Preencher a FAP com clareza e objetividade, conforme a IS 00-002	IS 00-002, leis que regem os princípios da administração pública	Aplicação do conhecimento, visão sistêmica	Ética, imparcialidade, integridade

UPRT - Upset Recovery Training (teórico)			
Competência	Conhecimento	Habilidade	Atitude
Tomar as medidas preventivas e corretivas para garantir a segurança do voo	Aerodinâmica aplicada ao voo, condução de aeronave	Aplicação de conhecimento, assertividade, busca de soluções	Proatividade, empreendedorismo

UPRT - Upset Recovery Training (prático)			
Competência	Conhecimento	Habilidade	Atitude
Tomar as medidas preventivas e corretivas para garantir a segurança do voo	AOM/AFM, Publicações do DECEA, condução de aeronave	Aplicação de conhecimento, assertividade, busca de soluções	Proatividade, empreendedorismo

Conduzir a aeronave com proficiência em situação normal, anormal e de emergência	RFM/AFM, condução de aeronave	Aplicação do conhecimento, atenção seletiva, percepção rápida	Atenção aos detalhes, resistência à pressão, perspicácia
--	-------------------------------	---	--

Programa de treinamento - Análise e Avaliação			
Competência	Conhecimento	Habilidade	Atitude
Analisar a aplicação dos princípios fundamentais do processo ensino-aprendizagem dos indivíduos	Princípios fundamentais do processo ensino-aprendizagem dos indivíduos, publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação.	Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, imparcialidade
Analisar a conformidade do conteúdo do programa de treinamento com a legislação aplicável.	Conhecer sobre a aplicabilidade real do disposto no currículo e programa de treinamento, conexão entre o disposto no programa e o FSTD ou aeronave para viabilizar a instrução, conexão entre o programa de treinamento do fabricante e Avaliação Operacional.	Capacidade analítica, visão sistêmica	Atenção aos detalhes, percepção contextual
Avaliar a adequabilidade do conteúdo ministrado, inclusive a carga horária e as avaliações.	Princípios fundamentais do processo ensino-aprendizagem dos indivíduos, publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação.	Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, imparcialidade

<p>Avaliar a adequabilidade do material instrucional.</p>	<p>Publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação.</p>	<p>Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, imparcialidade</p>
<p>Avaliar a aplicação dos princípios fundamentais do processo ensino-aprendizado, métodos e procedimentos de ensino e relacionamento instrutor-aluno.</p>	<p>Conhecimento dos manuais e programas do operador, conhecimento aeronáutico, conhecimento de pilotagem e operação da aeronave, princípios fundamentais do processo ensino-aprendizagem dos indivíduos,</p>	<p>Aplicação do conhecimento, capacidade analítica, visão sistêmica</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia</p>
<p>Avaliar a condução do briefing pelo instrutor</p>	<p>Princípios fundamentais do processo ensino-aprendizagem dos indivíduos, publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação.</p>	<p>Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, imparcialidade</p>
<p>Avaliar a condução do debriefing pelo instrutor</p>	<p>Princípios fundamentais do processo ensino-aprendizagem dos indivíduos, publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação.</p>	<p>Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, imparcialidade</p>

<p>Avaliar o conhecimento do instrutor a respeito do conteúdo ministrado</p>	<p>Princípios fundamentais do processo ensino-aprendizagem dos indivíduos, publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação.</p>	<p>Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, imparcialidade</p>
<p>Avaliar o ensino das habilidades não-técnicas necessárias à operação</p>	<p>Princípios fundamentais do processo ensino-aprendizagem dos indivíduos, AOM/AFM, conhecimento aeronáutico, publicações do operador, publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação, conhecimento da aeronave, CRM/SRM</p>	<p>Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, imparcialidade</p>
<p>Avaliar o ensino das habilidades técnicas necessárias à operação</p>	<p>Princípios fundamentais do processo ensino-aprendizagem dos indivíduos, AOM/AFM, conhecimento aeronáutico, publicações do operador, publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação, conhecimento da aeronave.</p>	<p>Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, imparcialidade</p>

<p>Avaliar se o cenário do treinamento é condizente com as rotas e operações da empresa.</p>	<p>Princípios fundamentais do processo ensino-aprendizagem dos indivíduos, publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação.</p>	<p>Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, imparcialidade</p>
<p>Identificar fatores exógenos que interfiram no desempenho do treinamento</p>	<p>Princípios fundamentais do processo ensino-aprendizagem dos indivíduos, AOM/AFM, conhecimento aeronáutico, publicações do operador, publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação, conhecimento da aeronave, CRM/SRM</p>	<p>Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, imparcialidade</p>
<p>Julgar se o treinamento atingiu os objetivos propostos</p>	<p>Princípios fundamentais do processo ensino-aprendizagem dos indivíduos, AOM/AFM, conhecimento aeronáutico, publicações do operador, publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação, conhecimento da aeronave, CRM/SRM</p>	<p>Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, imparcialidade</p>

Verificar a certificação do simulador, documentação da aeronave, conforme aplicável	Documentação do operador, conhecimento aeronáutico, consulta a sistemas da ANAC	Capacidade analítica, percepção contextual	Atitude investigativa, perspicácia
Verificar a execução do voo conforme o cenário planejado, manuais do operador, documentos e listas de verificações apropriadas	Conhecimento aeronáutico, AOM/AFM, publicações do operador, publicações da ANAC e do DECEA	Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia
Verificar as condições das instalações utilizadas	Conhecimento da legislação auxiliar	Aplicação do conhecimento, visão sistêmica	Ética, imparcialidade, atenção aos detalhes
Verificar se a carga horária/conteúdo e cada componente curricular está adequada ao currículo de treinamento proposto	Princípios fundamentais do processo ensino-aprendizagem dos indivíduos, publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação.	Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual	Atitude Investigativa, atenção aos detalhes, imparcialidade
Verificar se o registro de instrução foi preenchido em conformidade com o PTO	Documentação do operador, conhecimento aeronáutico	Capacidade analítica, percepção contextual	Atitude investigativa, perspicácia
Verificar se o treinamento é ministrado de acordo com o PTO, documentos técnicos do operador e regulamentação vigente.	Publicações do operador, RBHA 91, RBAC 119, RBAC 119-004	Capacidade analítica, percepção rápida	Atenção aos detalhes, perspicácia

Familiarização em avaliação operacional de aeronaves			
Competência	Conhecimento	Habilidade	Atitude
Familiarizar-se com os normativos diretamente relacionados à atividade de avaliação operacional de aeronaves; Conhecer o produto do processo de avaliação operacional de aeronaves	IS 00-007, RBHA 91, RBAC 61, RBAC 121 e/ou 135, etc.; e Relatório de Avaliação Operacional (RelAvOp)	Capacidade analítica; Raciocínio lógico; Assertividade	Autodesenvolvimento; comprometimento; Motivação;
Assimilar objetivo e escopo da atividade; Identificar responsabilidades de cada membro da equipe	Conhecimentos técnicos no modelo de aeronave (caso aplicável); Estrutura de treinamento teórico de aeronaves; Técnicas de pilotagem; Pontos relevantes para o Relatório de Avaliação Operacional (RelAvOp)	Relacioname nto interpessoal; Trabalho em equipe; percepção rápida	Atitude participativa; Pró-atividade; Comprometimento;

Familiarização em qualificação de FSTD			
Competência	Conhecimento	Habilidade	Atitude
Familiarizar-se com os normativos diretamente relacionados à atividade de qualificação de FSTD; Conhecer o produto do processo de qualificação de FSTD	RBAC 60, RBAC 61; Documentos de qualificação de FSTD (Certificado de Qualificação e Relatório de Avaliação)	Capacidade analítica; Raciocínio lógico; Assertividade	Autodesenvolvimento; Comprometimento; Motivação;
Assimilar objetivo e escopo da atividade;	Conhecimentos técnicos no modelo de aeronave;	Relacioname nto interpessoal;	Atitude participativa;

Compreender métodos de avaliação empregados; Identificar responsabilidades de cada membro da equipe	Procedimentos de avaliação de FSTD; Pontos relevantes para o Relatório de Avaliação	Trabalho em equipe; Percepção rápida;	Pró-atividade; Comprometimento;
---	--	--	--

Acompanhamento de Operações			
Competência	Conhecimento	Habilidade	Atitude
Planejar a execução da atividade, pelo estudo das publicações e documentos do operador (MGO, SOP, MEL, etc.)	Publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação.	Aplicação de conhecimento, pesquisa de informações, planejamento, projeção de cenários.	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, imparcialidade
Analisar e avaliar um SOP	Regulamentos relativos a SOP, publicações do operador	Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia, ética
Identificar e contrastar um voo de prova, um teste de validação e um voo de avaliação operacional.	Publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação, conhecimento da aeronave.	Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica	Resistência a pressão, perspicácia
Planejar o cenário da atividade	Publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação.	Aplicação de conhecimento, pesquisa de informações, planejamento, projeção de cenários.	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, imparcialidade

Apresentar aos envolvidos o escopo da atividade	Ferramentas de comunicação oral e escrita.	Diálogo, falar em público, relacionamento interpessoal.	Autocontrole, confiabilidade, respeito.
Conferir os equipamentos e documentos de porte obrigatório a bordo (inspeção de rampa)	Publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação, conhecimento da aeronave.	Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia
Verificar o suporte do operador às ações pré-voo (abastecimento, manutenção, despacho operacional, etc)	Publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação, conhecimento da aeronave.	Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia
Avaliar a execução das atividades pré-voo pela tripulação, em conformidade com as publicações aplicáveis e informações disponibilizadas pelo operador	AOM/AFM, conhecimento aeronáutico, publicações do operador	Capacidade analítica, percepção contextual	Atitude investigativa, perspicácia
Avaliar o domínio das habilidades não-técnicas pela tripulação	Habilidades não técnicas: gerenciamento de carga de trabalho, comunicação, resolução de conflitos e trabalho em equipe, consciência situacional, liderança	Atenção seletiva, pensamento crítico, percepção contextual	Atenção aos detalhes, perspicácia, tolerância
Verificar o correto preenchimento dos documentos pertinentes	Documentação do operador, conhecimento aeronáutico	Capacidade analítica, percepção contextual	Atitude investigativa, perspicácia

<p>Avaliar a condução dos briefings normais, anormais, de emergência e contingência pelo piloto responsável, conforme SOP/MGO durante todas as fases do voo</p>	<p>Habilidades não técnicas, regulamentos relativos a SOP/MGO e CRM/SRM, publicações do operador</p>	<p>Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica</p>	<p>Perspicácia, ética</p>
<p>Verificar a execução do voo conforme o cenário planejado, manuais do operador, documentos e listas de verificações apropriadas</p>	<p>Conhecimento aeronáutico, AOM/AFM, publicações do operador, publicações da anac e do DECEA</p>	<p>Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia</p>
<p>Avaliar o domínio das habilidades técnicas da tripulação necessárias à operação</p>	<p>Técnicas de pilotagem, procedimentos normais/anormais e de emergência, conhecimento da aeronave</p>	<p>Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia</p>
<p>Avaliar o domínio das habilidades não-técnicas pela tripulação</p>	<p>Habilidades não técnicas: gerenciamento de carga de trabalho, comunicação, resolução de conflitos e trabalho em equipe, consciência situacional, liderança</p>	<p>Atenção seletiva, pensamento crítico, percepção contextual</p>	<p>Atenção aos detalhes, perspicácia, tolerância</p>
<p>Identificar e tratar situações relacionadas com SGSO</p>	<p>Componentes e elementos do SGSO</p>	<p>Busca De Soluções; capacidade analítica; monitoria; pensamento crítico; percepção contextual.</p>	<p>Atenção aos detalhes, perspicácia</p>

<p>Verificar o funcionamento do serviço de acompanhamento de voos do operador</p>	<p>Conhecimento aeronáutico, publicações do operador (MGO, SOP, etc)</p>	<p>Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia</p>
<p>Verificar a aderência da operação às autorizações conferidas pelos órgãos ATC</p>	<p>Conhecimento aeronáutico, publicações do operador (MGO, SOP, etc)</p>	<p>Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia</p>
<p>Verificar o preenchimento do diário de bordo e outros documentos aplicáveis</p>	<p>Documentação do operador, conhecimento aeronáutico</p>	<p>Capacidade analítica, percepção contextual</p>	<p>Atitude investigativa, perspicácia</p>
<p>Verificar o cumprimento da lei do aeronauta em vigor.</p>	<p>Conhecimento aeronáutico, lei do aeronauta, publicações do operador MGO</p>	<p>Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia</p>
<p>Verificar o suporte do operador às ações pós-voos (manutenção corretiva, desembarque, etc.)</p>	<p>Publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação, conhecimento da aeronave.</p>	<p>Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia</p>
<p>Planejar o cenário da atividade prática, quando aplicável</p>	<p>Publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação.</p>	<p>Aplicação de conhecimento, pesquisa de informações, planejamento, projeção de cenários.</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, imparcialidade</p>

<p>Avaliar se os parâmetros de realização do teste são válidos, conforme publicações do fabricante e regulamentos vigentes</p>	<p>Publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação, conhecimento da aeronave.</p>	<p>Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica</p>	<p>Resistência a pressão, perspicácia</p>
--	--	---	---

PEV-2 (teórico + prático)			
Competência	Conhecimento	Habilidade	Atitude
<p>Aplicar os métodos e práticas de ensaios em voo.</p>	<p>Filosofia de ensaio em voo, técnicas básicas de ensaio em voo, aerodinâmica, metrologia / análise de erro, peso e centragem</p>	<p>Atenção seletiva, pensamento crítico, percepção contextual</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia</p>
<p>Realizar planejamento, gestão e relato dos ensaios em voo.</p>	<p>Estabilidade estática, estabilidade dinâmica, voo com tração assimétrica, estol, recuperação de atitudes anormais</p>	<p>Aplicação de conhecimento, pesquisa de informações, planejamento, projeção de cenários.</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia</p>
<p>Realizar planejamento, execução e coordenação de atividades de voo de recebimento de aeronaves saídas de linha de produção, revisão geral, grandes reparos ou qualquer outro serviço que requeira a realização de verificações funcionais em voo.</p>	<p>Integração aviônica, simuladores, sistemas eletromecânicos, motores aeronáuticos</p>	<p>Aplicação de conhecimento, pesquisa de informações, planejamento, projeção de cenários.</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes</p>

Avaliar os métodos e práticas de ensaios em voo aplicável ao voo de produção	Sistemas, características e qualidades de voo aplicáveis ao voo produção	Aplicação do conhecimento, atenção seletiva, pensamento crítico, percepção contextual	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia
Identificar condições fisiológicas limitadores do processo de certificação de produto	Câmara hipobárica, desorientação espacial e visão noturna.	Percepção contextual, resistência à fadiga	Persistência, perspicácia

PEV-1 (teórico + prático)			
Competência	Conhecimento	Habilidade	Atitude
Aplicar os métodos e práticas de ensaios em voo;	Filosofia de ensaio em voo, medicina aeroespacial, técnicas básicas de ensaio em voo, aerodinâmica, controle linear, estrutura dos manuais de voo, instrumentação e telemetria, metrologia /análise de erro, peso e centragem, processo de certificação civil, regulamentos aeronáuticos civis	Atenção seletiva, pensamento crítico, percepção contextual	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia
Preparar e conduzir ensaios em voo de maneira segura e realizar ensaios de sistemas e aeronaves novas ou complexos;	Estabilidade estática longitudinal (EEL), estabilidade estática látero-direcional (EELD), estabilidade dinâmica, voo com tração assimétrica, estol, limite de manobra, parafuso, recuperação de atitudes anormais	Aplicação de conhecimento, pesquisa de informações, planejamento, projeção de cenários.	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia

<p>Planejar a execução de ensaios para abertura gradativa de envelope de voo;</p>	<p>Cruzeiro (hélice), envelope de voo - limites de operação, cruzeiro (jato), subida e descida (hélice), métodos de energia (jato), decolagem e pouso, envelope de voo - limites de operação</p>	<p>Aplicação de conhecimento, pesquisa de informações, planejamento, projeção de cenários.</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia</p>
<p>Organizar, interpretar dados e elaborar relatórios de ensaios em voo;</p>	<p>Avaliação de cabine, displays ensaios climáticos, integração aviônica, simuladores, sistemas eletromecânicos, motores aeronáuticos, sistema automático de voo, sistema de navegação e comunicação, sensores</p>	<p>Organização da informação, capacidade analítica</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia</p>
<p>Ter capacidade técnica de observar e relatar claramente o voo e os resultados dos ensaios realizados;</p>	<p>Estabilidade estática longitudinal (EEL), estabilidade estática látero-direcional (EELD), estabilidade dinâmica, qualidade de pilotagem, característica do rotor, característica do sistema de comando de voo, maneabilidade e ação inicial de comandos, panes monomotor e multimotor</p>	<p>Aplicação de conhecimento, pesquisa de informações, planejamento, projeção de cenários.</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia</p>
<p>Adaptar-se de forma rápida e segurança em novas aeronaves;</p>	<p>Voo pairado, Voo vertical, Voo nivelado, Subida e descida, Envelope de voo - limites de operação</p>	<p>Percepção contextual, resistência à fadiga</p>	<p>Persistência, perspicácia</p>
<p>Ter habilidade de trabalho em equipe;</p>	<p>Avaliação de cabine, displays, ensaios climáticos, integração aviônica, simuladores, sistemas eletromecânicos, motores</p>	<p>Sociabilidade, trabalho em equipe</p>	<p>Cooperação</p>

	aeronáuticos, sistema automático de voo, sistema de navegação e comunicação, sensores, vibração		
Possuir conhecimentos em aeronaves e sistemas;	Sistemas, características e qualidades de voo aplicáveis ao voo ensaio	Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, imparcialidade
Possuir autoconfiança e conhecimento dos seus próprios limites;	Câmara hipobárica, desorientação espacial e visão noturna.	Percepção contextual, resistência à fadiga	Persistência, perspicácia

Treinamento de emergências em ensaio em simulador			
Competência	Conhecimento	Habilidade	Atitude
Configurar o sistemas e ajustes do simulador para a aplicação das panes a serem exercitadas.	Sistema do simulador	Aplicação do conhecimento, planejamento, projeção de cenários	Atenção aos detalhes, perspicácia
Reconhecer a emergência e executar as ações necessárias à situação apresentada coordenadamente com a equipe de ensaio de maneira a sanar ou mitigar os efeitos adversos resultantes da anormalidade.	Técnicas de ensaio em voo	Aplicação do conhecimento, atenção seletiva, percepção rápida	Atenção aos detalhes, resistência à pressão, perspicácia

Fatores Humanos/Ergonomia/Tecnologia aplicada

Competência	Conhecimento	Habilidade	Atitude
Reconhecer as legislações e normativas pertinentes e sua aplicação nas atividades de certificação de produto	RBAC/FAR 23,25,27 and 29 regulations to HF	Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual	Atitude investigativa, atenção aos detalhes
Reconhecer e avaliar a confiabilidade de sistemas de aeronaves	Sistemas de aeronaves	Aplicação do conhecimento, planejamento, projeção de cenários	Atenção aos detalhes, perspicácia

Treinamento de técnicas de voo de ensaio			
Competência	Conhecimento	Habilidade	Atitude
Aplicar técnicas de avaliação em aeronaves com diversos graus de estabilidade.	<p>Longitudinal Stability and Control,</p> <p>Lateral-Directional Stability and Control,</p> <p>Advanced Flight Control Systems and Higher Order Flight Control Systems,</p> <p>Sidestick Control and Evaluation,</p> <p>Handling Qualities During Tracking (HQDT),</p> <p>Evaluation tools including Cooper-Harper Rating Scale</p> <p>Pilot-Induced Oscillation (PIO)</p>	Atenção seletiva, pensamento crítico, percepção contextual	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia

Operações com visibilidade reduzida (LVP/LVTO)			
Competência	Conhecimento	Habilidade	Atitude
Analisar a documentação do operador para a operação proposta	Doc 9365, RBAC 91/121/135, IS 91-003, prevenção de runway incursion	Capacidade analítica, pesquisa de informações	Atenção aos detalhes, atitude investigativa, organização pessoal
Avaliar a condução do voo conforme os requisitos estabelecidos para o exercício das prerrogativas da licença e/ou habilitação	Doc 9365, RBAC 91/121/135, IS 91-004, sensores e displays do EFVS	Atenção seletiva, pensamento crítico, percepção contextual	Atenção aos detalhes, perspicácia, tolerância
Verificar a execução do voo conforme o cenário planejado, e publicações do operador	Doc 9365, prevenção de runway incursion	Capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia

Operações RNP-AR			
Competência	Conhecimento	Habilidade	Atitude
Discriminar os principais aspectos da operação RNP-AR conforme documentos da ICAO.	IS 91-001, DOC 9997, DOC 9613, MEL	Aplicação do conhecimento, capacidade analítica, visão sistêmica	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia
Avaliar a operação, rotas e procedimentos RNP-AR, conforme orientações da ICAO e ANAC.	IS 91-001, DOC 9997, DOC 9613, MEL	Aplicação do conhecimento, capacidade analítica, visão sistêmica	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia

Identificar os equipamentos da aeronave requeridos para operação RNP AR conforme documentos da ICAO, ANAC e DECEA.	IS 91-001, DOC 9997, DOC 9613, MEL e documentos do DECEA.	Aplicação do conhecimento, capacidade analítica, visão sistêmica	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia
Identificar e avaliar os principais documentos que compõem o processo de aprovação de RNP-AR, conforme normativos vigentes da ANAC, DECEA e ICAO.	IS 91-001, DOC 9997, DOC 9613, MEL	Aplicação do conhecimento, capacidade analítica, visão sistêmica	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia
Avaliar se a tripulação e o operador aéreo realizam com proficiência os procedimentos RNP-AR em todas as fases do voo.	IS 91-001, DOC 9997, DOC 9613, MEL	Aplicação do conhecimento, capacidade analítica, visão sistêmica	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia

Programas de degelo e antigelo			
Competência	Conhecimento	Habilidade	Atitude
Identificar os riscos à operação decorrentes da formação de gelo no solo	Publicações relativas a operação com gelo, em especial IS 119-005, AC FAA 120-60, aerodinâmica, meteorologia aeronáutica, publicações do operador	Aplicação do conhecimento, capacidade analítica, visão sistêmica	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia
Identificar as indicações de formação de gelo numa aeronave no solo	Publicações relativas a operação com gelo, em especial IS 119-005, AC FAA 120-60, aerodinâmica,	Aplicação do conhecimento, capacidade analítica, visão sistêmica	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia

	meteorologia aeronáutica, publicações do operador		
Reconhecer os fluidos aplicáveis a cada tipo operação de degelo/antigelo	Publicações relativas a operação com gelo, em especial IS 119-005, AC FAA 120-60, aerodinâmica, meteorologia aeronáutica, publicações do operador	Aplicação do conhecimento, capacidade analítica, visão sistêmica	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia
Reconhecer as condições meteorológicas propícias à formação de gelo	Publicações relativas a operação com gelo, em especial IS 119-005, AC FAA 120-60, aerodinâmica, meteorologia aeronáutica, publicações do operador	Aplicação do conhecimento, capacidade analítica, visão sistêmica	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia
Identificar os aspectos aerodinâmicos da formação de gelo em aeronaves	Publicações relativas a operação com gelo, em especial IS 119-005, AC FAA 120-60, aerodinâmica, meteorologia aeronáutica, publicações do operador	Aplicação do conhecimento, capacidade analítica, visão sistêmica	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia
Identificar as indicações de formação de gelo numa aeronave em voo	Publicações relativas a operação com gelo, em especial IS 119-005, AC FAA 120-60, aerodinâmica, meteorologia aeronáutica, publicações do operador	Aplicação do conhecimento, capacidade analítica, visão sistêmica	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia
Identificar situações anormais e de emergência relacionadas à formação de gelo em voo	Publicações relativas a operação com gelo, em especial IS 119-005, AC FAA 120-60, aerodinâmica, meteorologia aeronáutica, publicações do operador	Aplicação do conhecimento, capacidade analítica, visão sistêmica	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia

Operações NVIS

Competência	Conhecimento	Habilidade	Atitude
Avaliar a aplicação dos princípios operacionais e de certificação NVIS em conformidade com a legislação vigente e com as melhores práticas internacionais.	Privilégios e limitações para operação dentro do espaço aéreo, requisitos para operação NVIS, requisitos para operação abaixo de 500ft AGL, requisitos de treinamento e para certificação de pilotos, Decreto 3.665/2000.	Aplicação do conhecimento, capacidade analítica, visão sistêmica	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia
Identificar corretamente os fatores aeromédicos associados a operação NVIS.	Limitações de desempenho visual, proteção dos olhos, fadiga, ritmo circadiano, problemas visuais pós-voo, hipóxia, etc.	Percepção contextual, resistência à fadiga	Persistência, perspicácia
Avaliar as condições meteorológicas associadas a operação NVIS para segurança da operação.	Procedimentos para operação em condições atmosféricas desfavoráveis; fatores ambientais de influência em operações aéreas NVIS	Aplicação do conhecimento, capacidade analítica, visão sistêmica	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia
Avaliar de forma segura se a aeronave e os equipamentos utilizados na operação NVIS estão em conformidade com os requisitos de certificação e de aeronavegabilidade.	Preparação, inspeções e procedimentos da aeronave e dos equipamentos que compõem o NVIS, equipamentos mínimos requeridos para operação NVIS	Aplicação do conhecimento, capacidade analítica, visão sistêmica	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia
Identificar e avaliar de forma precisa as condições normais, anormais e de emergência da operação NVIS conforme melhores práticas internacionais.	Princípios de funcionamento do NVIS; interpretação de cenário; planejamento de voo para operações NVIS, inspeção pré-voo, preparação e operação do NVG, técnicas de pilotagem com a utilização de NVG, procedimentos de	Aplicação do conhecimento, capacidade analítica, visão sistêmica	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia

	<p>falha e mau funcionamento do NVG, técnicas de prevenção de colisão com fios, prática de navegação por contato, procedimentos para recuperação de entrada em IMC e procedimentos de transição para operações NVIS.</p>		
<p>Inspecionar com precisão se os equipamentos NVG encontram-se em conformidades com os requisitos de certificação aprovados.</p>	<p>Manuais dos fabricantes do NVG, requisitos de certificação e para manutenção da aeronavegabilidade continuada.</p>	<p>Capacidade analítica, pesquisa de informações</p>	<p>Atenção aos detalhes, atitude investigativa, organização pessoal</p>
<p>Identificar e avaliar os riscos associados a certificação e operação NVIS.</p>	<p>Identificação de riscos associados à operação, bem como os processos de mitigação.</p>	<p>Atenção seletiva, pensamento crítico, percepção contextual</p>	<p>Atenção aos detalhes, perspicácia, tolerância</p>

<p>Avaliar se a tripulação e o operador aéreo fazem uso correto e seguro do equipamento NVG.</p>	<p>Princípios de funcionamento do NVIS; interpretação de cenário; planejamento de voo para operações NVIS, inspeção pré-voo, preparação e operação do NVG, técnicas de pilotagem com a utilização de NVG, procedimentos de falha e mau funcionamento do NVG, técnicas de prevenção de colisão com fios, prática de navegação por contato, procedimentos para recuperação de entrada em IMC e procedimentos de transição para operações NVIS.</p>	<p>Atenção seletiva, pensamento crítico, percepção contextual</p>	<p>Atenção aos detalhes, perspicácia, tolerância</p>
--	--	---	--

<p>Avaliar se a tripulação e o operador aéreo fazem uso correto e seguro do equipamento NVIS.</p>	<p>Princípios de funcionamento do NVIS; interpretação de cenário; planejamento de voo para operações NVIS, inspeção pré-voo, preparação e operação do NVG, técnicas de pilotagem com a utilização de NVG, procedimentos de falha e mau funcionamento do NVG, técnicas de prevenção de colisão com fios, prática de navegação por contato, procedimentos para recuperação de entrada em IMC e procedimentos de transição para operações NVIS.</p>	<p>Atenção seletiva, pensamento crítico, percepção contextual</p>	<p>Atenção aos detalhes, perspicácia, tolerância</p>
<p>Avaliar se as técnicas de CRM aplicáveis à operação NVIS estão sendo empregadas de forma coerente e segura.</p>	<p>Áreas de responsabilidade, terminologias e degradação da consciência situacional devido a degradação da visibilidade.</p>	<p>Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia, ética</p>
<p>Avaliar se o operador aéreo atende com os requisitos de certificação e de segurança.</p>	<p>Instrumentos normativos do FAA, EASA, CASA, etc.</p>	<p>Capacidade analítica, pesquisa de informações</p>	<p>Atenção aos detalhes, atitude investigativa, organização pessoal</p>

Operação com carga externa

Competência	Conhecimento	Habilidade	Atitude
Planejar a execução da atividade, pelo uso das publicações e documentos pertinentes	RBAC 133, FAR part 133, AC 133, categorias de carga externa: Classe A, B, C ou D, Human External Cargo -HEC, Long line ou Short Line, guincho e melhores práticas internacionais, critério de certificação	Pesquisa de informações, planejamento, projeção de cenários.	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, imparcialidade
Avaliar o domínio das habilidades técnicas da tripulação necessárias à operação em todas as fases do voo	RBAC 133, FAR part 133, AC 133-, categorias de carga externa: Classe A, B, C ou D, Human External Cargo -HEC, Long line ou Short Line, guincho e melhores práticas internacionais, critério de certificação, documentos de porte obrigatório, dimensões de helicóptero, referências visuais (operação long line)	Aplicação de conhecimento, pesquisa de informações, planejamento, projeção de cenários.	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, imparcialidade
Avaliar se a tripulação realiza as verificações necessárias dentro do previsto no RLCFM e verificar se a tripulação realiza adequadamente o local de pouso e decolagem de acordo com os requisitos de segurança para evitar danos à aeronave, tripulação e terceiros	Pré-voo da aeronave e dos equipamentos utilizados na operação com carga externa, inspeção, vistoria e certificação de segurança da carga e dos equipamentos especiais, dimensões da aeronave	Atenção seletiva, pensamento crítico, percepção contextual	Atenção aos detalhes, perspicácia, tolerância
Avaliar os riscos associados ao local para engate/desengate da carga, bem como para pouso e decolagem	Técnicas de pilotagem para operação com carga externa, limitações de velocidade, de ângulo de inclinação em curva,	Atenção seletiva, pensamento crítico,	Atenção aos detalhes, perspicácia, tolerância

	desempenho do motor em operação com carga externa, power-check	percepção contextual	
Avaliar a execução das atividades planejamento e pré-voos pela tripulação, em conformidade com as publicações aplicáveis e informações disponibilizadas pelo operador	Cálculo de performance em todas as fases do voo, peso e balanceamento na configuração carga externa	Atenção seletiva, pensamento crítico, percepção contextual	Atenção aos detalhes, perspicácia, tolerância
Verificar o suporte do operador às ações rede carga, EPI, cordas, ganchos, pré-voos (abastecimento, manutenção, despacho operacional, etc)	Cálculo de performance em todas as fases do voo, peso e balanceamento na configuração carga externa, limitações do cargo-hook, controlabilidade em todas as fases do voo, cheque do guincho.	Atenção seletiva, pensamento crítico, percepção contextual	Atenção aos detalhes, perspicácia, tolerância
Analisar a conformidade do conteúdo do programa de treinamento de carga externa com a legislação aplicável e com as melhores práticas internacionais.	Manual de voo do helicóptero na combinação "aeronave-carga" - LCFM, MGO e IS correlata, MEL, SOP e IS 119-003, IAC 3515, RBAC 133, AC 133-1, melhores práticas internacionais, publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação, FAR 133, Order 8900.1 Vol 3 Chapter 51, RLCFM, etc	Aplicação de conhecimento, busca de soluções, capacidade analítica.	Atitude investigativa, determinação, perspicácia
Avaliar a condução dos briefings normais, anormais, de	Manual de voo do helicóptero na combinação "aeronave-carga" - LCFM,	Aplicação de conhecimento, busca de	Atitude investigativa, determinação, perspicácia

<p>emergência e contingência pelo piloto responsável, conforme SOP/MGO durante todas as fases do voo</p>	<p>MGO e IS correlata, MEL, SOP e IS 119-003, IAC 3515, RBAC 133, AC 133-1, melhores práticas internacionais, publicações e documentos pertinentes, limitações dos equipamentos envolvidos, conhecimento aeronáutico pertinente à operação, FAR 133, Order 8900.1 Vols. 3 Chapter 51, RLCFM, etc.</p>	<p>soluções, capacidade analítica.</p>	
<p>Avaliar o domínio das habilidades técnicas e não-técnicas da tripulação necessárias à operação de acordo com os manuais, documentos aprovados e legislação pertinente.</p>	<p>Procedimentos de comunicação normal, anormal e de emergência em caso de falha de comunicação rádio, SOP, Manual de Carga Externa, Fraseologia aplicada a operação de carga externa, bem como sinais manuais padronizados para manobras no solo e/ou voo</p>	<p>Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual</p>	<p>Atitude investigativa, determinação, perspicácia, ética</p>
<p>Avaliar a execução das atividades planejamento e pré-voo pela tripulação, em conformidade com as publicações aplicáveis e informações disponibilizadas pelo operador</p>	<p>Procedimentos de verificação do peso e balanceamento com carga externa, carga máxima, efeito da altitude densidade e limitações de segurança, verificações prévias, tais como cálculo de performance, desempenho do motor, nas diversas fases do voo</p>	<p>Aplicação de conhecimento, busca de soluções, capacidade analítica</p>	<p>Atitude investigativa, determinação, perspicácia</p>
<p>Verificar a execução do voo conforme o cenário planejado e os manuais do operador, documentos apropriados e listas de verificação aprovadas</p>	<p>Procedimentos de verificação do peso e balanceamento com carga externa, carga máxima, efeito da altitude densidade e limitações de segurança, verificações prévias, tais como cálculo de performance, desempenho do</p>	<p>Aplicação de conhecimento, busca de soluções, capacidade analítica</p>	<p>Atitude investigativa, determinação, perspicácia</p>

	motor, nas diversas fases do voo		
Avaliar se as técnicas de CRM utilizadas pela tripulação e pessoal de terra são adequadas as melhores práticas nacionais e internacionais	Habilidades não técnicas, regulamentos relacionados a CRM, publicações do operador	Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia, ética
Avaliar o domínio das habilidades técnicas da tripulação necessárias à operação	Aerodinâmica da carga, características e cuidados especiais na operação com carga externa	Capacidade analítica, percepção contextual	Perspicácia, atitude investigativa
Reconhecer os riscos associados aos movimentos oscilatórios das cargas externas e as técnicas retorno à situação normal de voo	Técnica para evitar e/ou neutralizar grandes amplitudes dos movimentos oscilatórios da carga externa	Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual	Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia, ética
Conduzir a aeronave em operação HEC com proficiência em situação normal, anormal e de emergência	Cuidados especiais, procedimentos normais, anormais e de emergências para operação com carga externa viva (rapel McGuire, Guincho, Fast Rope, Cesto de Salvamento, Human External Cargo - HEC)	Aplicação do conhecimento, atenção seletiva, percepção rápida	Atenção aos detalhes, resistência à pressão, perspicácia
Tomar as medidas preventivas e corretivas para garantir a segurança do voo e avaliar operação HEC de acordo com o RBAC 133, gerenciamento de risco e melhores práticas internacionais.	Cuidados especiais, procedimentos normais, anormais e de emergências para operação com carga externa viva (rapel McGuire, Guincho, Fast Rope, Cesto de Salvamento, Human External Cargo - HEC)	Aplicação do conhecimento, atenção seletiva, percepção rápida	Atenção aos detalhes, resistência à pressão, perspicácia

<p>Reconhecer os perigos associados à operação com carga externa e realizar a mitigação de riscos</p>	<p>Identificação de perigos, riscos, mitigação dos riscos e matriz risco.</p>	<p>Aplicação do conhecimento, atenção seletiva, percepção rápida</p>	<p>Atenção aos detalhes, perspicácia</p>
<p>Avaliar se o transporte de artigos perigosos com carga externa cumpre com os requisitos do RBAC 175, isenções aprovadas, melhores práticas e com o gerenciamento de risco associado a referida operação.</p>	<p>Cuidados especiais para transporte de carga externa com artigos perigosos e RBAC 175 e Instruções Suplementares conexas.</p>	<p>Argumentação lógica, capacidade analítica, visão sistêmica, percepção contextual</p>	<p>Atitude investigativa, atenção aos detalhes, perspicácia, ética</p>
<p>Manusear os principais equipamentos utilizados na operação com carga externa e conduzir as verificações prévias de acordo com os manuais da aeronave e do operador aéreo.</p>	<p>RLCFM, Manuais aprovados, melhores práticas da indústria, RBAC 133, IAC 3515, etc.</p>	<p>Aplicação do conhecimento, atenção seletiva, percepção rápida</p>	<p>Atenção aos detalhes, perspicácia</p>
<p>Avaliar se o operador aéreo e pilotos atendem aos requisitos de proficiência requeridos na legislação em vigor e recuperar a aeronave de situações anormais e de emergência.</p>	<p>Pré-voo, pós-voo, decolagem, voo e pouso nas diversas configurações de carga externa. Procedimentos normais, anormais e de emergências associados a aeronave e a carga externa transportada, incluso HEC.</p>	<p>Aplicação do conhecimento, atenção seletiva, percepção rápida</p>	<p>Atenção aos detalhes, perspicácia</p>



ANAC
AGÊNCIA NACIONAL
DE AVIAÇÃO CIVIL