



INSTRUÇÃO SUPLEMENTAR - IS

IS N° 121-022

Revisão A

Aprovação: [Portaria n° 17.094/SPO, de 28 de maio de 2025](#)

Assunto: Padrões para a realização de exames práticos (exames de competência) de despachantes operacionais de voo (DOV) **Origem:** SPO

1 OBJETIVO

- 1.1 Estabelecer parâmetros para realização dos exames práticos (exames de competência) de despachantes operacionais de voo, conforme previstos pelo RBAC n° 121.

2 REVOGAÇÃO

N/A

3 FUNDAMENTOS

- 3.1 A Resolução n° 30, de 21 de maio de 2008, institui em seu art. 14, a Instrução Suplementar – IS, norma suplementar de caráter geral editada pelo Superintendente da área competente, objetivando esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito previsto em RBAC.
- 3.2 O administrado que pretenda, para qualquer finalidade, demonstrar o cumprimento de requisito previsto em RBAC, poderá:
- a) adotar os meios e procedimentos previamente especificados em IS; ou
 - b) apresentar meio ou procedimento alternativo devidamente justificado, exigindo-se, nesse caso, a análise e concordância expressa do órgão competente da Anac.
- 3.3 O meio ou procedimento alternativo mencionado no parágrafo 3.2b) desta IS deve garantir nível de segurança igual ou superior ao estabelecido pelo requisito aplicável ou concretizar o objetivo do procedimento normalizado em IS.
- 3.4 A IS não pode criar requisitos adicionais ou contrariar requisitos estabelecidos em RBAC ou outro ato normativo.

4 DEFINIÇÕES

- 4.1 Para os efeitos desta IS, são válidas as definições listadas na seção 01.1 do RBAC n° 01, e nos RBAC n° 65, 91 e 121.

4.2 **Abreviaturas**
As abreviaturas utilizadas nessa IS são explicadas no próprio desenvolvimento do assunto e nos materiais de referência.

5 **DESENVOLVIMENTO DO ASSUNTO**

5.1 **Introdução**

5.1.1 A Superintendência de Padrões Operacionais da Anac estabeleceu esta padronização que deve ser utilizada pelos examinadores, ao realizar exames de competência, também chamados de exames práticos, para despachantes operacionais de voo, durante processo de qualificação dos currículos de treinamento inicial, de transição, periódico, ou de requalificação, conforme PTO DOV aprovado. Os instrutores das empresas aéreas também poderão usar esta IS ao preparar os seus candidatos para os exames práticos a serem realizados pelos examinadores.

5.1.2 A palavra “**examinador**” é usada nesta IS para identificar tanto um servidor designado DOV qualificado da Anac, como um examinador DOV da empresa aérea, credenciado pela Anac, que conduz o exame prático. Se necessário, o contexto explicitará qual é a pessoa responsável por determinada ação. A palavra “**candidato**” se refere ao aluno, examinando ou DOV que será avaliado.

5.1.3 Informações essenciais são descritas nos itens a seguir em termos tais como "deve" e "devem", indicando que as ações são obrigatórias. Informações de orientação são descritas em termos como "pode" e "podem", e indicam as ações que são desejáveis ou permitidas, mas não obrigatórias.

5.2 **Conceito e padronização do exame prático**

5.2.1 O RBAC nº 121, em seus parágrafos 121.422(b), sobre treinamento inicial, e 121.427(b)(3), sobre treinamento periódico, requerem a realização de um exame de competência, visando determinar a proficiência (grau do conhecimento e da habilidade) de cada despachante no desempenho dos seus deveres, no âmbito do Programa de Treinamento da empresa aérea. Adicionalmente, o RBAC nº 65, seção 65.59, menciona esse mesmo exame de competência (tratado como “exame prático”) como requisito para as concessões de licença de DOV e de habilitações técnicas de equipamento (habilitações de tipo), bem como para as revalidações de habilitação de tipo; e especifica as áreas em que o requerente deve demonstrar conhecimento e habilidade durante a realização deste exame.

5.2.2 A aderência aos regulamentos e a esta padronização de exames práticos é mandatória na avaliação de despachantes operacionais de voo.

5.3 **Descrição da padronização adotada para o exame prático**

5.3.1 Esta IS estabelece como norma para o exame prático a utilização de áreas de operação e tarefas específicas nas quais a competência do despachante operacional de voo deve ser demonstrada tanto nos exames iniciais como nos periódicos.

- 5.3.2 As **áreas de operação** são as fases do exame prático dispostas em uma sequência lógica dentro do padrão aqui estabelecido. Elas começam com “planejamento de voo e autorização de despacho de voo” e terminam com “procedimentos anormais e de emergência”. O examinador, no entanto, pode conduzir o exame prático em qualquer sequência que resulte em uma avaliação completa e eficiente.
- 5.3.3 As **tarefas específicas** são os títulos de áreas de conhecimento ou procedimentos adequados a uma área de operação.
- 5.3.4 As **referências** identificam as publicações que descrevem a tarefa. As descrições das tarefas não estão incluídas nesta IS porque essas informações podem ser encontradas na edição atual da referência listada. Publicações diferentes das listadas podem ser usadas para pesquisa se o seu conteúdo tiver substancialmente o mesmo significado das publicações referenciadas. Exceto quando apropriado (quando por exemplo, se tratar de regulamentos), as referências listadas neste documento não pretendem substituir informações do fabricante ou outros dados aceitos ou aprovados pela Anac. Referências servem como informação geral e fonte de materiais de estudo.
- 5.3.5 Os **objetivos** listam os elementos importantes que devem ser realizados satisfatoriamente para demonstrar a competência em uma tarefa.
- 5.3.6 A informação contida em **nota de ênfase** é usada para enfatizar considerações especiais necessárias na área de operação ou tarefa específica.
- 5.3.7 O examinador deve determinar se o candidato cumpre uma tarefa específica, verificando se os objetivos da tarefa foram atingidos, por meio da demonstração de competência em todos os elementos de conhecimento e/ou habilidade da tarefa. Os objetivos das tarefas específicas de certas áreas de operação, como, por exemplo, “procedimento de chegada, aproximação e pouso”, podem incluir apenas elementos de conhecimento. O examinador pode introduzir erros comuns, como parte de uma tarefa particular, que inclui elementos de habilidade, bem como de conhecimento. Para cumprir a tarefa, o candidato deve ser capaz de reconhecer, analisar e corrigir os erros.
- 5.3.8 O exame prático deve ter uma duração mínima de 4 horas, e uma duração máxima de 6 horas, abrangendo todas as tarefas, perguntas, testes orais, demonstrações, preparação de documentação e *briefing*.
- 5.4 **Uso da padronização do exame prático**
- 5.4.1 Os candidatos devem ser avaliados em todas as tarefas específicas incluídas em cada área de operação, salvo indicação em contrário. Deve-se avaliar o conhecimento e habilidade do candidato em profundidade suficiente para determinar se são cumpridas todas as tarefas. Entretanto, quando um determinado elemento não é apropriado para a aeronave, seu equipamento ou capacidade operacional, esse elemento, a critério do examinador, pode ser omitido. Não se pretende que o examinador siga a ordem precisa em que as áreas de operação e tarefas específicas aparecem na padronização desta IS. O examinador pode alterar a sequência ou combinar tarefas com objetivos semelhantes para economizar tempo.

- 5.4.2 Em preparação para cada exame prático, o examinador deverá elaborar um “cenário”, ou “plano de ação”, escrito. O cenário incluirá todas as tarefas necessárias em cada área de operação. Se os elementos de uma tarefa já tiverem sido avaliados em outra tarefa, eles não necessitarão ser repetidos. Por exemplo, o cenário não precisa incluir a avaliação do candidato sobre as condições meteorológicas adversas no final do exame prático se o conhecimento desse elemento estiver suficientemente demonstrado no início do exame. Um ou mais cenários podem ser usados no exame do candidato. O cenário deve ser escrito na ordem em que a avaliação pretende ser conduzida, mas deve manter a flexibilidade para ser alterado em função de situações inesperadas à medida que estas surgirem. Deve ser completo o suficiente para garantir que todas as tarefas selecionadas sejam avaliadas. Qualquer tarefa selecionada para avaliação durante um exame prático deve ser avaliada em sua totalidade.
- 5.4.3 Os objetivos de todas as tarefas devem ser demonstrados em algum momento durante o exame prático. É da maior importância que o examinador avalie com precisão a capacidade do candidato para executar com segurança a função de despachante operacional de voo.
- 5.4.4 Em um ambiente computadorizado, o examinador deve exigir que o candidato demonstre conhecimento e habilidade adequada nos processos de planejamento de voo e de despacho manuais. A preparação de um formulário de Plano de Voo manual (IEPV 100-20) é obrigatória durante o exame prático. Além disso, um examinador pode solicitar ao candidato a conferência manual de uma navegação computadorizada e da autorização de despacho de voo (ou do OFP) como um meio para garantir que o requerente é capaz de decifrar e de verificar os cálculos produzidos por computador.
- 5.5 **Áreas para ênfase especial**
- 5.5.1 Os examinadores devem dar ênfase especial às áreas mais críticas para o despacho e para a segurança de voo. Embora essas áreas possam não ser demonstradas em cada tarefa, elas são essenciais para a segurança de voo e devem receber uma avaliação cuidadosa durante o exame prático. Entre elas estão:
- a) controle operacional efetivo;
 - b) *performance* de aeronaves e *driftdown*;
 - c) requisitos meteorológicos para aeroportos de origem, destino e alternados;
 - d) consciência de condições meteorológicas adversas, seu reconhecimento e prevenção;
 - e) tomada de Decisão Aeronáutica (ADM)
 - f) procedimentos de gestão de risco (SGSO);
 - g) Gerenciamento de Recursos de Despacho (DRM - *Dispatcher Resource Management*) ou Gerenciamento de Recursos de Equipes (CRM - *Corporate Resource Management*);
 - e
 - h) outras áreas consideradas apropriadas para qualquer fase do exame prático.
- 5.6 **Equipamentos e documentos necessários para o exame prático DOV**
- 5.6.1 Os materiais a serem fornecidos pelo candidato ou empresa aérea, conforme determinado pelo examinador, incluem o seguinte:

- a) AFM – *Airplane Flight Manual*;
- b) MGO – Manual Geral de Operações;
- c) MDOV – Manual do Despachante Operacional de Voo;
- d) EO – Especificações Operativas;
- e) cartas de rotas de baixa e alta altitude;
- f) cartas SID (*Standard Instrument Departures*);
- g) cartas STAR (*Standard Terminal Arrival Routes*);
- h) cartas aproximação por instrumentos (*Standard Instrument Approach Procedures Charts*);
- i) IEPV 100-20 Formulário para plano de voo ATC;
- j) navegação ou formulário para elaboração de navegação manual (*navigation log*);
- k) formulário manual para instrução de carregamento (*load manifest*);
- l) formulário manual para peso e balanceamento (*load sheet*);
- m) computador circular e transferidor;
- n) NOTAM;
- o) manuais aeronáuticos: ROTAER, AIP, AIP Map; e
- p) FAD – Ficha de Avaliação de Despachante Operacional de Voo da Anac.

5.6.2 O examinador é responsável por fornecer informações meteorológicas e NOTAMs para o exame prático quando essas informações atualizadas não estiverem disponíveis.

5.7 **Responsabilidade do examinador**

5.7.1 O examinador é responsável por determinar se o candidato atinge os padrões aceitáveis de conhecimento e habilidade requeridos para o exame prático.

5.7.2 Não há divisão formal entre as partes do exame prático para verificação do conhecimento (oral) e para verificação da habilidade (demonstração). A parte do exame dedicada ao planejamento manual de um voo pode ser considerada uma demonstração de habilidade; no entanto, o examinador deve testar o candidato em seu conhecimento do processo de planejamento de voo manual e dos cálculos envolvidos. A avaliação dos candidatos deve ser um processo contínuo ao longo do exame. O questionamento oral, para determinar o conhecimento de tarefas e de seus fatores de segurança relacionados, deve ser usado com prudência em todos os momentos. Examinadores devem testar no máximo que for possível as habilidades do candidato durante todo o exame prático.

5.7.3 O examinador deve conduzir o exame inteiramente no idioma português. A adequada coordenação do voo e a clara comunicação do candidato com a tripulação, exercendo a função de despachante operacional de voo, nunca pode ficar em dúvida para o resultado satisfatório do exame. A reformulação normal de perguntas, como seria feito para um candidato nativo brasileiro, ainda é permitida e não é motivo para desqualificação.

5.7.4 Se o examinador determinar que uma tarefa está incompleta ou que o resultado é incerto, o examinador pode exigir que o candidato repita essa tarefa ou partes dela. Esta medida leva em conta o bom senso e não significa que a instrução, a prática ou a repetição de uma tarefa insatisfatória seja permitida a qualquer momento durante o exame. Quando for possível, as tarefas restantes dessa fase do exame devem ser concluídas antes da repetição da tarefa questionável.

5.8 **Desempenho satisfatório e aprovação do exame prático**

5.8.1 O desempenho satisfatório para cumprir o exame prático é baseado na capacidade do candidato em:

- a) executar as tarefas especificadas nas áreas de operação dentro dos padrões aprovados descritos nesta IS e dentro das capacidades e limitações de desempenho da aeronave;
- b) seguir os procedimentos de operação normal, anormal e de emergência, conforme exigidos pelos regulamentos e pelos procedimentos da empresa;
- c) demonstrar habilidades efetivas de julgamento, tomada de decisão aeronáutica e de gerenciamento de recursos de despacho (DRM); e
- d) aplicar os conhecimentos aeronáuticos.

5.8.2 O "desempenho satisfatório" significa que, no julgamento do examinador, o candidato é capaz de demonstrar as habilidades necessárias e responder corretamente às perguntas do examinador por pelo menos 70% das vezes. Cada examinador deve ter um método para fazer essa determinação. Cada item considerado satisfatório deve ser indicado na Ficha de Avaliação de Despachante Operacional de Voo (FAD) com um "CF" (Conforme).

5.8.3 A FAD deve ser utilizada pelo examinador durante todo o exame prático para o registro do desempenho do candidato, e após o exame, será encaminhada à Anac, conforme a IS nº 61-007.

Nota 1: a FAD encontra-se disponível em <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/operadores-121/formularios-operadores-121>.

Nota 2: Usar sempre a FAD disponível no portal da Anac, o modelo do apêndice C é o modelo de quando essa Instrução Suplementar foi publicada.

5.9 **Desempenho insatisfatório**

5.9.1 Se, no julgamento do examinador, o candidato não atingir o objetivo na realização de qualquer tarefa específica, a área de operação associada estará reprovada e, portanto, o exame prático resultará em reprovação.

5.9.2 O examinador ou candidato podem interromper o exame prático a qualquer momento em que a falha em uma área de operação resultar em reprovação. O exame pode ser prosseguido apenas com o consentimento do candidato. Se o exame for descontinuado, o candidato tem direito a crédito apenas das áreas de operação em que suas tarefas associadas foram satisfatoriamente realizadas. No entanto, durante o reexame e a critério do examinador, qualquer tarefa poderá ser reavaliada, incluindo aquelas previamente aprovadas.

5.9.3 Erros, falta de desempenho ou falhas em qualquer área de operação podem ser considerados como motivos para a reprovação de todo o exame prático. As áreas típicas de desempenho insatisfatório e causas de reprovação são:

- a) falhar em aplicar de forma adequada as condições e limitações de qualquer item da lista de equipamento mínimo (MEL) ou da lista de desvio de configuração (CDL);

- b) ações do candidato que constituiriam violações ao Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565), ou a qualquer regulamento, caso o candidato estivesse no exercício da função de despachante operacional de voo;
- c) exceder a qualquer limitação operacional do AFM;
- d) falhar em cumprir as Especificações Operativas;
- e) falhar em interpretar corretamente as informações meteorológicas; e
- f) falhar em interpretar adequadamente qualquer aviso aos aeronavegantes (NOTAMs).

5.10 **Reprovação do exame prático**

5.10.1 Quando houver reprovação, o examinador deverá registrar os itens que obtiveram desempenho insatisfatório do candidato em termos de áreas de operação reprovadas e de tarefas específicas não cumpridas no exame prático que foi realizado. A indicação “NC” (não conforme) deverá ser registrada na FAD nas subtarefas, nas tarefas específicas e na área de operação, e informações adicionais deverão ser inseridas em “Observações” e/ou “Comentários” para esclarecimento de como ocorreu a falha ou deficiência. As áreas de operação e as tarefas específicas não testadas, registradas pelas indicações “NA” (Não aplicável) e “NO” (Não observado), e o número de falhas de exame prático também devem ser registrados, utilizando os campos apropriados da ficha. A FAD deverá ser utilizada pelo examinador durante todo o exame prático e para o registro da reprovação do candidato, e após o exame, será encaminhada à Anac, conforme a IS nº 61-007. No âmbito da empresa aérea, deverá ser utilizada para a programação do treinamento adicional necessário para sanar as dificuldades identificadas pelo exame prático.

5.11 **Descontinuação do exame prático**

5.11.1 Quando um exame prático é suspenso por outras razões que não o desempenho insatisfatório (por exemplo, por falha de equipamento, de condições materiais ou por doença), o examinador deverá preparar, assinar (conforme necessário) e enviar uma comunicação, juntamente com a FAD até então preenchida ao setor de treinamento. A comunicação e a FAD devem identificar quais áreas de operação e quais tarefas específicas associadas foram concluídas com êxito. O setor de treinamento encaminhará a FAD ao examinador quando o exame prático for retomado, que poderá ser pelo mesmo examinador ou não. O examinador responsável pelo reexame deverá adotar os procedimentos descritos no parágrafo 5.9.2 desta IS.

5.12 **Gerenciamento de Recursos de Despacho (DRM)**

5.12.1 O controle operacional inadequado e a falta de tomada de decisão colaborativa têm contribuído para os acidentes aéreos. O gerenciamento eficaz dos recursos disponíveis aos despachantes operacionais de voo é um elemento essencial para impedir esses acidentes. Ao exercer o controle operacional, o despachante coordena-se com os tripulantes de voo, controladores de tráfego aéreo (ATC) e outros membros de uma vasta equipe, a fim de atender aos requisitos das operações de voo diárias. É incentivado que o despachante operacional de voo obtenha o conhecimento sobre as funções dos outros participantes em todo o ambiente de operação. Dois benefícios esperados para os despachantes são: (1) melhor manuseio das informações que afetam a segurança das operações de voo; e (2) uma melhor interface com cada piloto em comando (PIC), consistente com o requisito de responsabilidade compartilhada delineado pelo RBAC nº

121. Recomenda-se a consulta à IS nº 00-010 - Treinamento de Gerenciamento de Recursos de Equipes (*Corporate Resource Management – CRM*).

5.12.2 Os examinadores são obrigados a exercer as competências adequadas de DRM na realização de seus exames, bem como devem esperar esse cumprimento dos candidatos.

5.13 **Tomada de decisões aeronáuticas e gerenciamento de riscos**

5.13.1 O examinador deve avaliar a capacidade do candidato de usar bons procedimentos de tomada de decisão aeronáutica para avaliar os riscos ao longo do exame prático. O examinador deve cumprir esse requisito desenvolvendo cenários que incorporem o maior número possível de tarefas para avaliar as habilidades de gerenciamento de risco do candidato ao tomar decisões aeronáuticas seguras. Por exemplo, o examinador pode desenvolver um cenário que incorpore decisões sobre o clima e planejamento de performance. A capacidade do requerente de utilizar todos os recursos disponíveis ao fazer uma análise de risco para determinar o curso de ação mais seguro é essencial para um desempenho satisfatório. Os cenários devem ser realistas e dentro das capacidades das operações da empresa e da aeronave usada para o exame prático. Recomenda-se a consulta à IS nº 00-010 (CRM) e, complementarmente, ao material do FAA AC 60-22 *Aeronautical Decision-Making*.

6 **ÁREAS DE OPERAÇÃO**

6.1 **Planejamento de voo e autorização de despacho de voo**

6.1.1 **Requisitos regulatórios**

6.1.1.1 Referências: RBAC nº 1, 25, 61, 65, 91, 121, 139 e 175, ICA 100-37, NSCA 3-13 e RBAC nº 108; Manual Geral de Operações (MGO) / MDOV; e Especificações Operativas.

6.1.1.2 Nota de ênfase: quando apropriado, questões sobre outras áreas de operação podem ser baseadas no voo atribuído.

6.1.1.3 Objetivo: determinar se o candidato:

- a) pode explicar os requisitos regulamentares para obter um certificado de despachante de aeronaves, e suas habilitações de tipo, e discutir porque as empresas aéreas empregam despachantes;
- b) apresenta conhecimento adequado dos elementos do planejamento de voo, e da autorização de despacho de voo (*Dispatch Release*), preparando um plano de voo ATC, navegação aérea, manifesto de carga, preenchendo as informações do *take off data card* e compondo a documentação de despacho, o plano de voo operacional (OFP) para um voo entre aeroportos designados;
- c) é capaz de planejar o voo de acordo com os requisitos regulamentares, especificações operativas e procedimentos da empresa, e de fornecer todas as informações necessárias sobre esse voo ao PIC; e
- d) pode reconhecer informações adicionais que podem afetar a segurança do voo durante o voo e pode fornecer essas informações ao PIC em tempo hábil.

6.1.2 Meteorologia

6.1.2.1 Referências: RBAC nº 65 e 121; conhecimento Aeronáutico; conhecimento de Meteorologia Aeronáutica, ICA 105-15, ICA 105-16, ICA 105-17 e AIP.

6.1.2.1.1 Para conhecimento aeronáutico, recomenda-se o conteúdo do FAA-H-8083-25 *Pilot's Handbook of Aeronautical Knowledge*, ou similar.

6.1.2.1.2 Para conhecimento de meteorologia aeronáutica: recomenda-se o conteúdo do FAA-H-8083-28 *Aviation Weather Handbook*, ou similar. Consulte também a página de meteorologia aeronáutica no site da Anac (<https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/seguranca-operacional/meteorologia-aeronautica>), e a página de artigos na seção Facilidades do site Redemet (<https://www.redemet.aer.mil.br/>).

6.1.2.2 Objetivo: determinar, por meio de questionamento oral e do exercício de despacho de voo se o candidato:

- a) entende e pode explicar elementos de meteorologia básica e teoria climatológica, como o movimento da Terra e seus efeitos no clima; e
- b) demonstra conhecimento adequado dos tipos de clima regionais e locais, estruturas e características da atmosfera, aplicação no exercício no despacho de voo e no seu briefing, incluindo os itens:
 - I- pressão;
 - II- vento;
 - III- nuvens;
 - IV- névoa;
 - V- gelo;
 - VI- massas de ar; e
 - VII- frentes.

6.1.3 Observações meteorológicas, análise e previsões

6.1.3.1 Referências: RBAC nº 65 e 121; conhecimento aeronáutico; conhecimento de meteorologia aeronáutica, ICA 105-15, ICA 105-16, ICA 105-17, ICA 53-1, TCA 53-1, conhecimento do efeito do gelo na aeronave e sistemas antigelo da aeronave, IS nº 119-005 e AIP.

6.1.3.2 Nota de ênfase: Quando as informações meteorológicas atuais, previsões ou outras informações pertinentes não estiverem disponíveis, essas informações devem ser simuladas pelo examinador de forma a avaliar adequadamente a competência do candidato. Exemplos de informações meteorológicas são indicados entre parênteses abaixo, conforme apropriado.

6.1.3.3 Objetivo: determinar, por meio de questionamento oral e do exercício de despacho de voo se o candidato:

- a) exhibe conhecimento adequado dos elementos da informação meteorológica da aviação, obtendo, lendo e analisando os itens aplicáveis, tais como:

- I- relatórios e previsões meteorológicas da aviação (ATIS, METAR, SPECI, TAF, FA, FB, CWSU, MIS, GTG-2, CWA, WH, AC, WW, AWW);
 - II- relatórios de piloto e de radar (PIREPS, SD, imagens de satélite, RADATs);
 - III- cartas de análise de superfície;
 - IV- carta de tempo significativo (SIG WX);
 - V- carta de ventos (*Winds and temperatures aloft*);
 - VI- cartas de nível de congelamento (FB, RADATs, FA, gráfico de análise de superfície, gráficos de pressão constante);
 - VII- carta de composição de estabilidade de umidade;
 - VIII- carta de representação do clima;
 - IX- carta de análise de pressão constante;
 - X- tabelas e gráficos de conversão;
 - XI- Previsões de condições adversas à aviação, como: SIGMETs, AIRMETs (WS, WA, WST), Aviso de Cinzas Vulcânicas e Carta de Previsão de Movimentação de Cinzas Vulcânicas e Dispersão (VAAS e VAFTAD);
 - XII- Relatórios de condição de aeródromo;
 - XIII- Sistemas NOTAM; e
 - XIV- EWINS (sistema aprimorado de informações meteorológicas - *enhanced weather information system*); e
- b) analisa corretamente as informações meteorológicas pertencentes à rota proposta de voo e ao aeroporto de destino, e determina qual aeroporto de alternativa é necessário, e informa adequadamente o examinador. Mesmo que uma alternativa adicional seja necessária, determina se as alternativas selecionadas atendem aos requisitos mínimos meteorológicos para pousos e decolagens.

6.1.4 Condições meteorológicas adversas

6.1.4.1 **Referências:** conhecimento de voo por instrumentos e conhecimento aeronáutico; conhecimento de meteorologia aeronáutica, conhecimento do efeito do gelo na aeronave e sistemas antigelo da aeronave, IS nº 119-005, ICA 105-15, ICA 105-16, ICA 105-17, AFM e MGO / MDOV.

6.1.4.1.1 Para conhecimento de voo por instrumentos, recomenda-se o conteúdo do FAA-H-8083-15 *Instrument Flying Handbook*, ou similar.

6.1.4.1.2 Para conhecimento do efeito do gelo na aeronave e sistemas antigelo da aeronave, recomenda-se o conteúdo da AC 20-117 *Hazards Following Ground Deicing and Ground Operations in Conditions Conducive to Aircraft Icing*, e da AC 91-74 *Pilot Guide Flight in Icing Conditions*, ou similares.

6.1.4.2 **Objetivo:** determinar se o candidato demonstra um conhecimento adequado dos elementos dos riscos climáticos, aplicando todas as penalidades e correções de performance apropriadas no despacho de voo e, em seguida, informa adequadamente no briefing com o PIC os riscos climáticos, tais como:

- a) ventos e rajadas;
- b) pistas contaminadas;
- c) restrições à visibilidade da superfície;
- d) turbulência e *wind shear*;

- e) formação de gelo;
- f) trovoadas e *microbursts*;
- g) tornados;
- h) furacões;
- i) tufões; e
- j) cinzas vulcânicas.

6.1.5 **Sistemas, *performance* e limitações da aeronave**

6.1.5.1 **Referências:** RBAC nº 65 e 121; AFM; MGO / MDOV; MEL / CDL; conhecimento de peso e balanceamento de aeronaves e conhecimento de sistemas de controle do peso e balanceamento.

6.1.5.1.1 Para conhecimento de peso e balanceamento de aeronaves, recomenda-se o conteúdo do FAA-H-8083-1 *Aircraft Weight and Balance Handbook*, ou similar.

6.1.5.1.2 Para conhecimento de sistemas de controle do peso e balanceamento, recomenda-se o conteúdo da AC 120-27 *Aircraft Weight and Balance Control*, ou similar.

6.1.5.2 **Objetivo:** determinar se o candidato:

- a) demonstra conhecimento adequado dos princípios de voo para as aeronaves do grupo I e do grupo II, e os elementos das limitações de *performance*, incluindo o conhecimento aprofundado dos efeitos adversos de exceder qualquer limitação;
- b) demonstra conhecimento adequado dos tipos de clima regionais e locais, estruturas e características da atmosfera, aplicação no exercício no despacho de voo e no seu *briefing*, incluindo os itens:
 - I- *accelerate-stop distance*;
 - II- *accelerate-go distance*;
 - III- *takeoff performance* – todos os motores e com motor inoperante;
 - IV- *climb performance* – todos os motores e com motor inoperante;
 - V- teto operacional – todos os motores e com motor inoperante;
 - VI- *performance* de cruzeiro;
 - VII- consumo de combustível, alcance e autonomia;
 - VIII- *descent performance*;
 - IX- arremetida;
 - X- *landing performance*;
 - XI- *quick turnaround performance*; e
 - XII- *drift down*;
- c) descreve as velocidades de *performance* adequadas da aeronave usadas durante as fases específicas do voo;
- d) descreve os efeitos das condições meteorológicas nas características de *performance* e aplica corretamente essas condições a uma carta específica, gráfico ou outros dados de *performance*;
- e) calcula a localização do centro de gravidade para uma configuração de carregamento específica (conforme dado pelo examinador), incluindo adicionar, remover e deslocar certa quantidade de peso na aeronave;
- f) determina se o peso de decolagem, o peso de pouso e o peso de zero combustível estão dentro dos limites;

- g) descreve sobre a economia dos procedimentos de voo, incluindo sobre *performance* e *fuel tankering*;
- h) demonstra bom planejamento e conhecimento de procedimentos na aplicação de fatores operacionais que afetam a *performance* da aeronave;
- i) demonstra e aplica, usando a terminologia correta, conhecimentos adequados sobre sistemas de aeronaves relacionados a:
 - I- controles de voo;
 - II- piloto automático;
 - III- hidráulica;
 - IV- elétrico;
 - V- ar-condicionado e pressurização;
 - VI- proteção contra gelo e chuva;
 - VII- aviação, comunicação e navegação;
 - VIII- motorização e unidades auxiliares de potência;
 - IX- sistemas e fontes de combustível;
 - X- sistema de óleo;
 - XI- trem de pouso e freios;
 - XII- detecção e proteção contra incêndio;
 - XIII- procedimentos de emergência e procedimentos anormais; e
 - XIV- lista de equipamentos mínimos (MEL) / lista de desvio de configuração (CDL).

6.1.6 Navegação aérea e sistemas de navegação da aeronave

6.1.6.1 Referências: RBAC nº 65 e 121; AFM, MGO; AIP, ICA 96-1, MCA 96-1, MCA 96-3, MCA 96-4, IS nº 91-001, IS nº 91-005, IS nº 91-006 e IS nº 121-012.

6.1.6.2 Objetivo: determinar se o candidato demonstra conhecimento adequado sobre navegação aérea e sobre os equipamentos de navegação da aeronave e os procedimentos envolvidos, tais como:

- a) demonstra conhecimento adequado dos princípios de voo para as aeronaves do grupo I e do grupo II, e os elementos das limitações de *performance*, incluindo o conhecimento aprofundado dos efeitos adversos de exceder qualquer limitação;
- b) demonstra conhecimento adequado dos tipos de clima regionais e locais, estruturas e características da atmosfera, aplicação no exercício no despacho de voo e no seu *briefing*, incluindo os itens:
 - I- cartas de navegação, símbolos e o sistema nacional de espaço aéreo;
 - II- instrumentos de navegação aérea instalados na aeronave e sistemas automatizados de banco de dados:
 - A. sistema eletrônico de instrumentos de voo (EFIS); e
 - B. sistema de gerenciamento de voo (FMS);

- III- operações de navegação especiais e sua performance:
 - A. RVSM (Mínimos de Separação Vertical Reduzida);
 - B. ETOPS (operações estendidas);
 - C. RNP (Desempenho de Navegação Requerido);
 - D. rotas RNAV (Área de Navegação):
 - i. GNSS (Sistema Global de Navegação por Satélite) - WAAS (*Wide Area Augmentation System*) e Sistema de Posicionamento Global (GPS - *Global Positioning System*); e
 - ii. Sistemas Baseados em Inercial; e
 - E. FMS (Sistema de Gerenciamento de Voo);
- IV- definições de navegação, referências de tempo e localização (longitude 0°, UTC);
- V- sistemas de navegação, incluindo:
 - A. Faixa Omnidirecional VHF (VOR - *VHF Omnidirectional Range*);
 - B. Equipamento de Medição de Distância (DME - *Distance Measuring Equipment*);
 - C. Sistema de pouso por instrumento (ILS - *Instrument Landing System*);
 - D. Receptor de marcação de balizador (*Marker Beacon Receiver*);
 - E. codificação de transponder / altitude;
 - F. procura automática de direção (ADF - *Automatic Direction Finding*).
 - G. navegação de longo alcance (LORAN - *Long Range Navigation*).
 - H. Sistema de Navegação Inercial (INS - *Inertial Navigation System*).
 - I. Sistema de Referência Inercial (IRS - *Inertial Reference System*).
 - J. Navegação de Área (RNAV - *Area Navigation*).
 - K. Radar Doppler.
 - L. Sistema de Posicionamento Global (GPS - *Global Positioning System*).

6.1.7 Aplicações práticas de despacho

6.1.7.1 Referências: RBAC nº 65, conhecimento de tomada de decisão aeronáutica e de CRM / DRM, ICA 63-36 e IS nº 00-010.

6.1.7.1.1 Para conhecimento de tomada de decisão aeronáutica, recomenda-se o conteúdo da AC 60-22 *Aeronautical Decision-Making* ou similar.

6.1.7.1.2 Para conhecimentos de DRM, recomenda-se o conteúdo da AC 121-32 *Dispatch Resource Management Training* ou similar.

6.1.7.2 **Objetivo:** determinar se o candidato possui conhecimento, julgamento e autoridade adequados para influenciar e prevenir acidentes, ou incidentes, em aeronaves por meio do conhecimento dos seguintes elementos:

- a) procedimentos de CRM/DRM;
- b) fatores humanos, trabalho em equipe, comunicação e troca de informações;
- c) tomada de decisão aeronáutica;
- d) consciência situacional, avaliação e resolução de problemas;
- e) criação e avaliação de alternativas (métodos alternativos e não aeródromo de alternativa);
- f) planejamento de contingência;
- g) erro humano e erro induzido pela tecnologia;
- h) ferramentas e tecnologias de suporte;
- i) escolha da melhor opção (*trade off*) e priorização;
- j) fatores individuais e organizacionais;
- k) prevenção, detecção e recuperação de erros; e
- l) procedimentos de gerenciamento de risco da empresa, conforme apropriado.

6.1.8 Manuais, referências e orientações

6.1.8.1 **Referências:** RBAC nº 61, 65, 91, 107, 108, 117, 121, 175, ROTAER, NSCA 3-13; MGO / MDOV, Especificações Operativas, MEL / CDL, AFM, AIP, PTO-DOV, MAP, PTAP, IS nº 121-004, IS nº 121-005, IS nº 121-006 e IS nº 121-008.

6.1.8.2 **Objetivo:** determinar se o candidato demonstra conhecimento adequado e pode efetivamente localizar os procedimentos, manuais e outros materiais de recursos necessários para despachar aeronaves e realizar as Tarefas Específicas deste manual, como:

- a) regulamentos e manuais publicados pela Anac;
- b) regulamentos e manuais publicados pelo Decea;
- c) manuais de voo das aeronaves do fabricante;
- d) manuais de operações e procedimentos do operador;
- e) manuais dos programas de treinamento do operador;
- f) manuais de artigos perigosos; e
- g) Especificações Operativas.

6.2 **Pré-voos, decolagem e partida**

6.2.1 **Procedimentos de controle de tráfego aéreo**

6.2.1.1 **Referências:** RBAC nº 65, 91 e 121; conhecimento de procedimentos de voo por instrumento; Rotaer e AIP, ICA 96-1, ICA 100-11, ICA 100-12, ICA 100-22, ICA 100-24, ICA 100-37, ICA 100-44, MCA 96-1, MCA 96-3, MCA 96-4, MCA 100-11, MCA 100-16, MCA 100-19, MCA 100-23, IS nº 121-016, IS nº 121-017 e IS nº 121-018.

6.2.1.1.1 Para conhecimento de procedimentos de voo por instrumento, recomenda-se o conteúdo do FAA-H-8083-16 *Instrument Procedures Handbook* ou similar.

6.2.1.2 **Objetivo:** determinar se o candidato possui conhecimento adequado dos elementos do controle de tráfego aéreo, incluindo:

- a) responsabilidades do ATC;
- b) instalações e equipamentos do ATC;
- c) classificação do espaço aéreo e estrutura de rotas;
- d) planos de voo com formulário IEPV 100-20 e seus códigos;
- e) mínimos de separação ATC;
- f) controle de fluxo ATC;
- g) gerenciamento de tráfego ATC;
- h) comunicações, protocolos e regulamentos do ATC;
- i) comunicações por voz e link de dados;
- j) procedimento de decolagem, decolagem por instrumentos padrão, procedimento de decolagem com obstáculos, navegação de área (DP / SID / ODP / RNAV);
- k) saídas da área;
- l) cartas de área de terminal, cartas de rota de baixa e alta;
- m) procedimentos de decolagem aprovados e mínimos de decolagem; e
- n) procedimentos anormais.

6.2.2 **Aeroportos, tripulação e procedimentos da empresa**

6.2.2.1 **Referências:** RBAC nº 117 e 121; MGO / MDOV, Especificações Operativas, Rotaer; Cartas de rotas de Alta / Baixa, Carta da Área Terminal; SIDs, MCA 96-3 e MCA 96-4.

6.2.2.2 **Objetivo:** determinar se o candidato demonstra conhecimento adequado nos elementos das operações aeroportuárias, requisitos de jornada e de descanso de tripulantes e de despachantes e os procedimentos da empresa, tais como:

- a) qualificações e limitações da equipe;

- b) área de despacho, rotas nessa área e TMAs principais;
- c) diagramas, cartas e símbolos de aeroportos;
- d) autorização de decolagem de voo com concordância do piloto em comando;
- e) procedimentos de saída aprovados pela empresa;
- f) informações de aeroportos e instalações, Rotaer; e
- g) aeroporto de alternativa de decolagem.

6.3 **Procedimentos durante o voo**

6.3.1 **Seleção de rota, alteração de rota, e apresentação do plano de voo ATC**

6.3.1.1 **Referências:** RBAC 91 e 121; Rotaer e AIP; conhecimentos de voo por instrumentos; Rotaer; MGO / MDOV, Especificações Operativas, ICA 100-11, MCA 100-11, IEPV 100-20, AIC-N 09/16, AIC-N 16/17, IS nº 91-005, IS nº 91-006, IS nº 121-012, IS nº 121-016, IS nº 121-018 e Sistema Sigma.

6.3.1.2 **Objetivo:** determinar se o candidato demonstra conhecimento adequado e habilidade para aplicar os seguintes elementos:

- a) determinação de rota ATC para aeronave em voo;
- b) mudança de rota ATC em voo e requisitos de comunicação da empresa com a tripulação;
- c) reapresentação do plano de voo ATC;
- d) cancelamento do plano de voo ATC;
- e) procedimentos para alteração da autorização de despacho de voo, redespacho;
- f) alternando um voo;
- g) realizando paradas intermediárias;
- h) procedimentos alternativos;
- i) aeroportos de reabastecimento e provisórios; e
- j) requisitos meteorológicos para os aeroportos.

6.3.2 **Procedimentos e requisitos para comunicação em rota**

6.3.2.1 **Referências:** RBAC nº 91 e 121; MGO / MDOV, Especificações Operativas, ICA 102-3, ICA 102-16, MCA 100-16, MCA 100-23, MCA 102-7, AIC-N 09/23, AIC-N 22/23 e IS nº 91-010.

6.3.2.2 **Objetivo:** determinar se o candidato demonstra conhecimento adequado dos elementos e dos métodos das comunicações de bordo, tais como:

- a) requisitos de comunicação por voz e enlace de dados (*datalink*);
- b) comunicações da empresa e do ATC, seus protocolos e regulamentos;

- c) relatórios de posicionamento da aeronave para a empresa e para o ATC, e seus requisitos;
- d) monitoramento de voo;
- e) sistema de endereçamento e comunicação de aeronaves (ACARS - *Aircraft communications addressing and reporting system*);
- f) Sistema de Chamada Seletiva (SELCAL - *Selective Calling System*);
- g) comunicações por alta frequência (HF - *High frequency*);
- h) comunicações por frequência muito alta (VHF - *Very high frequency*);
- i) comunicações por satélite (SATCOM); e
- j) Comunicações entre Controlador-Piloto por Data Link (CPDLC - *Controller Pilot Data Link Communications*).

6.4 **Chegada, aproximação e pouso**

6.4.1 **Procedimentos ATC e de navegação aérea**

6.4.1.1 **Referências:** RBAC nº 91 e 121; Especificações Operativas, MGO / MDOV, AIP; conhecimentos de voo por instrumentos e conhecimento de procedimentos de voo por instrumento, conhecimento do sistema de guia de movimento em solo. ICA 100-16, MCA 96-3, AIC-N 31/20, AIC-N 51/20, AIC-N 53/18, CIRCEA 100-108, IS nº 91-003 e IS nº 91-004.

6.4.1.1.1 Para conhecimento do sistema de guia de movimento em solo, recomenda-se o conteúdo da AC 120-57 *Surface Movement Guidance System*, ou similar.

6.4.1.2 **Objetivo:** determinar se o candidato demonstra conhecimento adequado de:

- a) chegadas em área;
- b) rotas de transição e procedimentos;
- c) rotas padrão de chegada em terminal (STAR - *Standard terminal arrival routes*);
- d) procedimentos de aproximação por instrumentos (IAP - *Instrument approach procedures*) e cartas;
- e) procedimentos:
 - I- ILS CAT I;
 - II- ILS CAT II;
 - III- ILS CAT III;
 - IV- ILS PRM (monitor de pista de precisão / *Precision Runway Monitor*); e
 - V- aproximação PAR (radar de aproximação de precisão / *Precision Approach Radar*);
- f) procedimentos de aproximação de não precisão;
- g) mínimos de separação ATC; e
- h) priorização ATC.

6.5 **Procedimentos após o voo**

6.5.1 **Procedimentos e requisitos de comunicação**

6.5.1.1 Referências: RBAC nº 91 e 121; MGO / MDOV e AIP.

6.5.1.2 Objetivo: determinar se o candidato demonstra conhecimento adequado de elementos dos procedimentos de comunicação pós voo, sob aspectos regulamentares e da empresa, e dos documentos exigidos da empresa, como:

- a) componentes da mensagem de chegada, requisitos e protocolo de comunicação; e
- b) métodos normais e alternativos de comunicação.

6.5.2 **Documentação de voo**

6.5.2.1 Referências: RBAC nº 91 e 121; e MGO / MDOV.

6.5.2.2 Objetivo: determinar se o candidato demonstra conhecimento adequado de elementos de:

- a) requisitos regulamentares, composição e arquivo da documentação OFP e da autorização de despacho de voo, documentos de peso e balanceamento, manifesto de carga, documentos de meteorologia, registros de comunicação e outros documentos e relatórios pós voo.

6.6 **Procedimentos anormais e de emergência**

6.6.1 **Procedimentos anormais e de emergência**

6.6.1.1 Referências: RBAC nº 91, 107, 108, 121 e 175, MGO / MDOV, AFM, AIP. ICA 64-7, ICA 100-37, MCA 3-3, MCA 3-6, MCA 63-17, MCA 64-3, MCA 100-15, MCA 100-16, NSCA 3-13, NSCA 64-1 e CIRCEA 64-1.

6.6.1.2 Objetivo: determinar se o candidato demonstra conhecimento e proficiência adequados nos procedimentos anormais e de emergência, tais como:

- a) medidas de segurança em solo;
- b) medidas de segurança no ar;
- c) responsabilidades e serviços do Cenipa e da Anac;
- d) coleta e divulgação de informações sobre aeronaves com atraso ou em falta;
- e) meios de declarar uma emergência;
- f) responsabilidade por declarar uma emergência;
- g) notificação obrigatória de uma emergência;
- h) requisitos de relatórios do Cenipa; e

i) requisitos do RBAC nº 107, 108 e 121.

Nota 1: Cenipa: consulte site <https://www2.fab.mil.br/cenipa/>.

Nota 2: Anac: consulte site <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/seguranca-operacional>.

7 UTILIZAÇÃO DA FAD

7.1 A Ficha de Avaliação de DOV – FAD é o documento que comprova a competência do Despachante Operacional de Voo. O examinador deverá preenchê-la com esmero, em sua totalidade, sem rasuras. O formulário a ser utilizado deve ser:

- a) o modelo disponibilizado em <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/empresas-aereas/operadores-121/formularios-operadores-121>; ou
- b) alternativamente, FAD própria desenvolvida pela empresa aérea, desde que contenha, no mínimo e sem alterações, os elementos no modelo disponibilizado pela Anac e que esta versão da FAD tenha sido aprovada em processo de revisão de PTO-DOV.

7.2 Cabeçalho

7.2.1 Este trecho da FAD identifica o propósito do exame, o examinando, o tipo de aeronave e a empresa à qual o candidato está vinculado.

7.2.2 Tique com um “X” em “**CONTRATAÇÃO () Sem CHT**”, quando o examinando for contratado inicialmente na empresa aérea sem CHT, e tiver realizado a experiência prática na empresa aérea (OJT ou “estágio operacional”) com 40 despachos reais, ou “**() Com CHT**”, quando o examinando recém-contratado já tiver experiência anterior como DOV em outra empresa, e realizar o OJT com 10 despachos. Além disso, tique no campo apropriado em “**EXAME () Inicial/Transição () Periódico () Requalificação**”, conforme a categoria e o currículo de treinamento cumprido pelo DOV e o segmento de qualificação no qual o exame prático que está sendo aplicado está inserido. Para mais detalhes, veja IS nº 121-008.

7.2.3 O campo “**EQUIPAMENTO**” deve conter a designação do modelo da aeronave em conformidade com o descrito pela IS nº 61-004 (Lista de habilitações averbadas pela Anac nas licenças de pilotos), em sua edição mais recente.

7.2.4 Os campos “**Nome do examinando**”, **CPF** e **CANAC** devem ser preenchidos conforme sua verificação dos documentos originais do examinando.

7.3 Comentários

7.3.1 O examinador deverá descrever de forma sucinta o que aconteceu durante o exame prático. Caso tenham sido observados pontos fracos, o examinador não poderá omiti-los, escrevendo, porém, de uma forma polida, por exemplo: ‘Há espaço para melhoria em análise meteorológica’ ou ‘bom desempenho, mas pode ser melhorado se aumentar o conhecimento sobre sistemas’. Desta forma, no próximo ano, o examinador poderá

consultar o ‘file’ do examinando e constatar se houve evolução nos conhecimentos do examinando.

7.4 **Rodapé**

7.4.1 O examinador deve registrar o resultado do exame prático no campo “Conceito final” ticando em Aprovado ou Reprovado. O examinando deve dar prova de sua ciência do resultado apondo sua assinatura em “Assinatura do Examinando”. Além disso o examinador deve se identificar com seu nome completo, registrar seu código Anac e apor sua assinatura ou rubrica no campo “Assinatura do Examinador”.

7.4.2 Para o caso de a FAD ser preenchida diretamente no computador e/ou assinada eletronicamente, ou digitalmente, o campo de assinatura tanto do examinador como do examinando deve ser de acordo com as orientações oficiais da página da Anac sobre Documentos com Assinatura Digital nesse endereço <https://www.gov.br/anac/pt-br/assuntos/regulados/profissionais-da-aviacao-civil/habilitacao/documentos-com-assinatura-digital>, e também do site Gov.br, nesse endereço <https://www.gov.br/governodigital/pt-br/identidade/assinatura-eletronica>.

7.4.3 No caso da assinatura digital do portal Gov.br, é importante que ambos assinem o documento mantendo o nome de arquivo sem alteração. A troca do nome do arquivo invalida a assinatura, não sendo mais possível a verificação de sua autenticidade.

8 **APÊNDICES**

Apêndice A – Controle de alterações.

Apêndice B – Exemplo de cenário de exame prático.

Apêndice C – Ficha de Avaliação de DOV – FAD.

Apêndice D – Esclarecimentos adicionais sobre tópicos específicos.

Apêndice E – Lista consolidada de referências técnicas nacionais.

Apêndice F – Lista consolidada de referências técnicas internacionais.

Apêndice G – Bibliografia.

9 **DISPOSIÇÕES FINAIS**

9.1 **Período de transição.**

9.1.1 A partir da data de vigência desta Instrução suplementar, os operadores aéreos já certificados deverão:

- a) dentro do período de 120 dias: submeter à aprovação da Anac a revisão dos procedimentos afetados em seus manuais de operações (MGO/MDOV) e programa de treinamento (PTO DOV); e

- b) dentro do período de um ano: garantir que todos os examinadores credenciados DOV em atividade recebam treinamento sobre o conteúdo desta IS. O treinamento pode ser dar por meio do Workshop da Anac, se disponível.

9.1.2 Novos operadores em processo de certificação sob o RBAC nº 121:

- a) Se, na data de vigência desta IS, ainda não tiverem apresentado o pacote de solicitação formal previsto na IS nº 119-001 (ou, no caso de apresentação parcial, se não tiverem apresentado os manuais afetados por esta IS), deverão aderir imediatamente ao publicado nesta IS; e
- b) caso contrário, poderão seguir a certificação com base nos procedimentos já apresentados, sem atender à padronização estabelecida por esta IS. Neste caso, aplicam-se os prazos de 9.1.1, mas considerados a partir da data de emissão do Certificado de Operador Aéreo (COA).

9.1.3 Com relação à padronização do exame e à utilização da FAD:

- a) dentro do período de transição de 9.1.1b) (período híbrido), serão aceitos os exames aplicados e registrados em FAD no formato anterior, bem como os exames aplicados e registrados na FAD nos novos moldes determinados na padronização desta IS; e
- b) após o período de transição de 9.1.1b): todos os exames aplicados pela Anac e pelos examinadores credenciados DOV deverão seguir o disposto nesta padronização.

9.2 Os casos omissos serão dirimidos pela Superintendência de Padrões Operacionais (SPO).

APÊNDICE A – CONTROLE DE ALTERAÇÕES

N/A

APÊNDICE B – EXEMPLO DE CENÁRIO DE EXAME PRÁTICO

B.1 Este apêndice exemplifica uma das diversas formas possíveis de confecção de um “cenário” ou “plano de ação” para a aplicação do exame prático DOV. A seguir vemos uma página com o cenário e as duas páginas da MEL para utilização no exame.

Exame Prático de Despachante Operacional de Voo São Paulo, 28 de março de 2025.	
Nome: FULANO DE TAL	
ANAC: 123456	CPF: 987.654.321-00
ACFT: B737	
Cenário:	
a. Aeronave: PR-BRA	
b. Passageiros: máximo possível e suas bagagens.	
c. Carga: COMAT avulso (revistas): 500kg.	
d. Trecho: SBGR-SBGL, ETD: 2100 UTC.	
e. Item MEL 21-01-01-01. Air Conditioning Pack inoperative. Pack#1 inop. (2ª opção 24-01-01A Engine Driven Generator #1 inop.)	
<i>Instruções: Responda primeiramente as questões abaixo, de 1-9, sem a utilização de sistemas de navegação computadorizados. Após, para as questões 10 e 11, utilize os sistemas de navegação autorizados na empresa. A duração do exame é de aproximadamente 3 a 4 horas. Questões orais adicionais serão fornecidas a qualquer momento durante o exame para verificação de conhecimentos e deverão ser respondidas corretamente.</i>	
1. Informe o MTOW, MZFW, MLW, máximo teto operacional. (15 min)	
2. Informe o PBO da aeronave e calcule o máximo <i>payload</i> disponível. (15 min)	
3. Quais restrições devem ser aplicadas por meteorologia? (15 min)	
4. Quais restrições devem ser aplicadas por NOTAM? (15 min)	
5. Quais restrições devem ser aplicadas pelo item MEL? (15 min)	
6. Qual a dimensão de pista, categoria de combate a incêndio e PCN da pista do aeródromo de destino? Há restrições para utilização deste aeródromo? (15 min)	
7. Utilizando-se das Cartas de Rota (ENRC) do Decea, planeje e descreva a rota e o nível de voo a ser utilizado para o voo. (15 min)	
8. Qual o máximo peso de decolagem e de pouso limitados por <i>performance</i> ? (15 min)	
9. Qual é o peso atual de decolagem, considerando as condições meteorológicas atuais (ou as informadas pelo inspetor DOV)? (15 min)	
10. Prepare a documentação completa do voo que deve conter além deste questionário (30 min):	
a. Navegação;	
b. Manifesto de Peso e Balanceamento – preenchido manualmente;	
c. Plano de Voo ATC – preenchido manualmente;	
d. Meteorologia;	
e. NOTAM;	
f. Informações adicionais que o despachante julgar necessárias para a operação segura do voo.	
11. Realize o <i>briefing</i> para o inspetor DOV na função de “piloto em comando”. (15 min)	
12. Considerando que a aeronave tenha decolado há 15min., você recebeu informações meteorológicas indicando que as condições mudaram drasticamente deixando seu alternado abaixo dos mínimos para pouso, e que devido a uma aeronave acidentada há interdição de todas as pistas no aeródromo de destino. Que atitude você deve tomar, e que informações deve fornecer ao PIC? (15 min)	

U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION		MASTER MINIMUM EQUIPMENT LIST				
FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION						
AIRCRAFT: BOEING B-737		REVISION NO. 59 DATE: 02/13/2017		PAGE NO. 21-1		
MMEL TABLE KEY						
SYSTEM & SEQUENCE NO.	ITEM	1. REPAIR CATEGORY				
		2. NUMBER INSTALLED				
		3. NUMBER REQUIRED FOR DISPATCH				
		4. REMARKS OR EXCEPTIONS				
21. AIR CONDITIONING						
Sequence No.	Item	1	2	3	4	Change Bar
01	Air Conditioning Packs					
01-01	All Passenger Configuration (All Models)					
01-01-01	(-100/-200/-300/-400/-500/-600 and -700/-800 Without PATS Auxiliary Fuel Tanks)	C	2	1	(O) Except for ER operations, one may be inoperative provided flight altitude remains at or below FL 250.	
01-01-02	(-700IGW/-800 with PATS Auxiliary Fuel Tanks)	C	2	1	(M)(O) Except for ER operations, one may be inoperative provided: a) Flight altitude remains at or below FL 250, and b) For airplanes with auxiliary fuel bleed air pressurization system installed is verified to be operational before each departure.	
01-01-03	(-900/-900ER)	C	2	1	(M)(O) Except for ER operations, one may be inoperative provided: c) Flight altitude remains at or below FL 250, d) Forward cargo heat duct is secured closed, and e) Airport ambient temperature does not exceed 103 degrees F (39 degrees C).	
(Continued)						

U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION		MASTER MINIMUM EQUIPMENT LIST				
FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION						
AIRCRAFT: BOEING B-737		REVISION NO. 58 DATE: 10/10/2015		PAGE NO. 24-1		
MMEL TABLE KEY						
SYSTEM & SEQUENCE NO.	ITEM	1. REPAIR CATEGORY				
		2. NUMBER INSTALLED				
		3. NUMBER REQUIRED FOR DISPATCH				
		4. REMARKS OR EXCEPTIONS				
24. ELECTRICAL POWER						
Sequence No.	Item	1	2	3	4	Change Bar
01	Engine Driven Generator Systems					
01-01	(-100/-200/-300/-400/-500)					
01-01A		B	2	1	(M)(O) Except for ER operations, may be inoperative provided: a) APU generator operates normally and is used throughout flight, and b) An APU fuel heater is installed.	
01-01B		B	2	1	(M)(O) Except for ER operations, may be inoperative provided: a) APU generator operates normally and is used throughout flight, and b) Fuel temperature is maintained at or above 32 degrees F (0 degrees C).	
01-02	(-600/-700/-800/-900/-900ER)	B	2	1	(M)(O) Except for ER operations, may be inoperative provided APU generator operates normally and is used throughout flight.	
01-03	(-700/-800 with APU serial numbers P-7534 and lower, or P-7638 and Higher; or upon incorporation of Honeywell Service Bulletin 131-49-7949, or Production Equivalent)				Deleted in Revision 53.	
(Continued)						

APÊNDICE C – FICHA DE AVALIAÇÃO DE DOV - FAD**C.1 Instruções:**

1. Preencha todos os campos do cabeçalho abaixo;
2. Avalie o desempenho dos **conhecimentos** e das **habilidades** do candidato relacionados a cada Tarefa Específica em cada Área de Operação, conforme a Padronização do Exame Prático DOV da Anac publicada na IS nº 121-022;
3. O preenchimento dos campos “Avaliação” deverá ser feito com os critérios: (CF) Conforme (NC) Não Conforme (NA) Não Aplicável (NO) Não Observado. Informações sobre o desenvolvimento de um item em particular ou sobre o andamento do exame poderão ser inseridas no campo “Comentários”, em caso de NC justificar a avaliação dada.
4. Preencha os dados completos do examinador, registre o resultado do exame e colha a assinatura do examinando para registrar a sua ciência. A FAD preenchida deve ser encaminhada ao setor de licenças da Anac pelo sistema SACI.

Dados do Exame					
CONTRATAÇÃO:	(X) Sem CHT () Com CHT	EXAME:	(X) Inicial/Transição () Periódico () Requalificação	EQUIPAMENTO:	B733
Dados do Examinando DOV					
NOME:	FULANO DE TAL				
CANAC:	123456	CPF:	987.654.32.10	EMPRESA:	BRASIL CGO - BRC

1. Planejamento de voo e Autorização de Despacho de Voo	Avaliação
A. Requisitos regulatórios:	CF
B. Meteorologia:	CF
C. Observações meteorológicas, análise e previsões:	CF
D. Condições meteorológicas adversas:	CF
E. Sistemas, performance e limitações da aeronave:	CF
F. Navegação aérea e sistemas de navegação da aeronave:	CF
G. Aplicações práticas de despacho:	CF
H. Manuais, referências e orientações:	CF

2. Pré-voo, decolagem e partida	Avaliação
A. Procedimentos de controle de tráfego aéreo:	CF
B. Aeroportos, tripulação e procedimentos da empresa:	CF

3. Procedimentos durante o voo	Avaliação
A. Seleção de rota, alteração de rota, e apresentação do plano de voo ATC:	CF

B. Procedimentos e requisitos para comunicação em rota:	NO
---	----

4. Chegada, aproximação e pouso	Avaliação
A. Procedimentos ATC e de navegação aérea:	CF

5. Procedimentos após o voo	Avaliação
A. Procedimentos e requisitos de comunicação:	CF
B. Documentação de voo:	CF

6. Procedimentos anormais e de emergência	Avaliação
A. Procedimentos anormais e de emergência:	NO

7. Apreciação geral (adicionais)	Avaliação
A. Conhecimentos	CF
B. Habilidades	CF
C. Atitudes	CF
D. Processo decisório	CF
E. Comunicação e briefing	CF

COMENTÁRIOS
EXAME INICIAL SAE 01/BRC/2025 PARA CONCESSÃO DO B733 (737-300 / 400 / 500) CENÁRIO PR-CRB SBGR-SBGL MEL 21-01-01 PACK. SOLICITADO CÁLCULOS MANUAIS. SELECIONOU SBCF COMO ALTN. FEZ BOA EXPLICAÇÃO DA METEOROLOGIA, EXPLORADO 121.619 SOBRE DOIS ADS ALTN NO OFF. TEVE DIFICULDADE NAS SIGLAS DO NOTAM. APLICOU CORRET MEL MAX FL150 MAS TEM DIFICULDADE EM EXPLICAR FUNCIONAMENTO DE SISTEMAS. UTILIZOU GRAFICOS FPPM E AFM. ESTUDAR REGULAMENTOS ANAC E DECEA. BOM CONHECIMENTO DE REDESPACHO VOO.

Conceito final	(X) APROVADO () REPROVADO	28/03/2025
Nome do examinador:	EVERTHON GUALTIERO CANAC 121751	
Assinatura do examinador:	Documento assinado digitalmente	
Assinatura do examinando:	 EVERTHON THOMAS BRANCHI GUALTIERO Data: 28/03/2025 15:28:54-0300 Verifique em https://validar.iti.gov.br	 ELMER DIEGO AUGUSTO Data: 28/03/2025 15:18:53-0300 Verifique em https://validar.iti.gov.br

APÊNDICE D – ESCLARECIMENTOS ADICIONAIS SOBRE TÓPICOS ESPECÍFICOS

- D.1 A seguir há orientações não exaustivas sobre conhecimentos, habilidades e atitudes esperadas do despachante operacional de voo durante a execução de suas atividades que deverão ser evidenciadas durante o exame prático.

D.1.1 PRÉ PLANEJAMENTO

- 1- **Cálculo do 'payload' – EZFW/MZFW**

Verificar se o avaliado sabe calcular o *payload* (carga paga) e entender a finalidade da comparação entre o EZFW (Peso estimado zero combustível) e o MZFW (Peso máximo zero combustível). Além do simples cálculo da soma do peso de passageiros, bagagens, carga e correio, o examinando deverá explicar o conceito de *payload* máximo estrutural, peso bruto e peso líquido, explicar as diferenças entre carregamentos de aeronaves *narrow-body* e *wide-body*, carregamento a granel, carregamento paletizado, *oversized pack* e *overweight pack*, dimensões da porta e dimensões máximas do volume, peso máximo pontual, linear e por área, descritas no W&B Manual que podem limitar o *payload* previsto.
- 2- **Previsão meteorológica: origem, destino, alternados e rota.**

Verificar se o avaliado sabe interpretar: TAF, Carta SIGWX, Carta de ventos, SIGMET. O examinando deverá demonstrar conhecimento dos elementos de aviação aeronáutica obtidos nas fontes apropriadas tais como: ATIS, METAR, TAF, PIREP, SIG WX, SIGMET, AIRMET, Imagem de Satélite, Vento e Temperatura em Altitude, *Freezing Level Charts*. Em um segundo momento o examinador deverá propor a discussão dos fenômenos meteorológicos que podem penalizar o despacho operacional tais como vento de través e rajadas, pista contaminada, *Low Visibility Operations*, Turbulência e *Wind Shear*, Formação de Gelo, Trovoadas, Tornados, Furacões e Cinzas Vulcânicas.
- 3- **AIP e ROTAER**

Verificar o conhecimento nos manuais AIP e ROTAER. O examinando deverá manusear com destreza os manuais de informação aeronáutica, explicando por exemplo a estrutura do AIP. O examinador deverá escolher um ou mais assuntos para o examinando encontrar os requisitos, por exemplo para uma aeronave voar no espaço aéreo RVSM, ou quais os requisitos de certificação específicos são requeridos para se voar em determinada aerovia na FIR Amazônica. Compulsoriamente o examinando deverá realizar a leitura completa das informações do ROTAER de pelo menos um aeródromo.
- 4- **NOTAM**

Verificar junto ao avaliado qual a importância do NOTAM para o despacho de um voo, e se a fonte de consulta é oficial. O examinando deverá saber decodificar os códigos com precisão, utilizando as publicações aeronáuticas pertinentes. Diante de um NOTAM, que poderá ter sido preparado para fins de cheque, ou então de um aeroporto escolhido aleatoriamente, o examinando deverá fazer a leitura demonstrando o entendimento daquela mensagem decodificada, e qual ação deverá tomar considerando um despacho operacional.
- 5- **MEL, DPG e CDL**

Verificar os conhecimentos do avaliado sobre os itens acima. A lista mínima de equipamentos aprovada pela autoridade de aviação civil é de papel fundamental no despacho operacional de voo. O examinador poderá apresentar um item previamente selecionado, para que o examinando demonstre habilidade em manusear a mel, ou então aproveitar a lista de itens ACR do dia do cheque, publicado pela manutenção do operador. O examinando deverá ter uma boa visão dos principais sistemas da aeronave e seus subsistemas e deverá saber aplicar as correções que afetam a performance.
- 6- **Estabelecimento do ATOW/MTOW, ELW/MLW**

Verificar se o avaliado sabe calcular os pesos ATOW e ELW, fazendo a comparação com os pesos máximos da aeronave.
- 7- **Determinação do nível de cruzeiro**

Verificar se o nível de cruzeiro escolhido está dentro das limitações operacionais da aeronave e das regras de voo.

O examinando deverá apontar no manual da aeronave a tabela ou gráfico que informa os níveis ideais/máximos, em função do ATOW e eventualmente compará-los com os do plano de voo operacional.

D.1.2 DETERMINAÇÃO DA ROTA

1- Escolha da rota

Verificar se a rota escolhida está adequada com as E.O (Especificações Operativas) da empresa e comparar a rota com as rotas preferenciais declaradas pelo CGNA.

O examinando deverá realizar uma análise da rota escolhida, consultando as ENRC e AIP, saber explicar diferenças entre aerovias RNAV e ATS, requisitos RNAV, saber definir MSA, MEA, MORA e GRID MORA, checar detalhes das aerovias escolhidas nas ENRC como por exemplo cruzamento de Áreas Restritas, inversão de níveis, e demonstrar se há requisitos de rota no AIP. Se a empresa operar com outro provedor de informações aeronáuticas que não o Decea, deverá demonstrar conhecimento do mesmo.

2- Escolha do alternado

Verificar se o alternado está adequado as EO (Especificações Operativas) da empresa.

Para um específico par de cidades determinado pelo examinador durante o cheque prático, o examinando deverá escolher um alternado e justificar a escolha. A tendência natural é escolha de um alternado onde o operador tenha uma estação de linha constante nas especificações operativas sob o argumento de facilidade de atendimento para uma aeronave que tenha alternado, mas o examinador deverá estar atento se esta escolha é a melhor em termos de aproveitamento de *payload*. O examinando deverá demonstrar atenção aos possíveis alternados em rota em caso de emergência, e sobre os requisitos para se decolar de um aeródromo operando abaixo dos mínimos para pouso e qual o possível alternado.

3- SID, STAR, IAC, ENRC, ARC

Verificar os conhecimentos do avaliado sobre: Carta de subida /rota /área, STAR, e Carta de aproximação por instrumento.

Em função do vento previsto para a hora de decolagem e os designativos das cabeceiras de pista, o examinando deverá determinar o perfil de subida padrão (Carta de Subida Normalizada) que melhor se adequa a aerovia prevista. O mesmo raciocínio se aplica aos procedimentos aproximação e pouso por instrumentos (Carta de Aproximação por Instrumentos). Caso sejam escolhidos procedimentos RNAV o examinador deverá verificar o nível de conhecimento do examinando com relação à certificação mínima exigida nas cartas como por exemplo 'GNSS required' ou 'RNAV/PRP 1 required' e compará-los com as constantes nas especificações operativas do operador.

O examinando deverá explicar as diferenças visuais e conceituais entre aerovias ATS e RNAV e os conceitos MEA, MORA, MOCA etc. Deverá descrever as características de Espaços Aéreos Condicionados (AIP), Limites de FIR e a Legenda e Simbologia em geral.

D.1.3 PLANEJAMENTO DE VOO

1- Regimes de potência e regimes de velocidade

Verificar com o avaliado quais são esses regimes e os limitantes da aeronave, e as diferenças entre regime de potência e regime de velocidade.

2- Teto máximo operacional/ Níveis de voo praticados

Verificar se o avaliado sabe identificar no manual da aeronave o teto máximo operacional e qual o critério para os níveis de voo praticados. Verificar também o conhecimento do Plano Repetitivo (se houver) e qual a política para adequação do planejamento aos níveis informados no RPL, ou apresentação de mensagens ATC.

3- Subida, cruzeiro e descida: consumo, tempo e distâncias

Verificar o conhecimento do avaliado na navegação e no manual de performance da aeronave.

4- Formação de gelo, turbulência, áreas restritas, cinzas vulcânicas

Verificar se o avaliado conhece as fontes de consultas oficiais meteorológicas para a identificação dos fenômenos destacados no item, e sabe planejar um voo com estes fenômenos em atuação atmosférica, e como atuar com as áreas restritas indicadas no AIP-Brasil.

5- **ETOPS**

Verificar o conhecimento e a utilização na navegação (caso a empresa tenha a autorização ETOPS em sua E.O).

O examinando deverá descrever os requisitos operacionais necessários para um despacho ETOPS, Redespacho, *Tankering Fuel*, *Low Visibility Operations* – LVO, decolagem com formação de gelo – *Ice Formation*, *Driftdown/Inflight Diversion*, voo em espaço aéreo RVSM, RNAV 10/5/1, RNP, RNP APP e RNP APP AR etc., relacionando-os sempre que possível, com as especificações operativas.

6- **Redespacho**

“Redespacho/*Reclearance*”. Verificar o conhecimento, as diferenças entre Redespacho em voo e Redespacho Planejado, e a utilização dos sistemas informatizados de navegação.

7- **Sistemas**

Verificar o conhecimento sobre os sistemas (elétrico, pneumático e hidráulico) e a capacidade de encontrar as informações no Manual da Aeronave.

8- **RVSM/RNAV/RNP/PBN**

Verificar o conhecimento sobre as siglas indicadas neste item e a aplicação no despacho de voo.

RVSM – Separação mínima vertical reduzida

RNAV – Navegação de área

RNP – Performance de navegação requerida

PBN – Navegação baseada na performance

9- **Operações especiais: SBRJ, SBSP, Driftdown, Gear Down**

Verificar o conhecimento do avaliado para as limitações operacionais no SBRJ e SBSP, e os limites para despacho com *Driftdown* e *Gear Down*.

10- **Navegação**

Verificar o conhecimento do avaliado junto ao sistema computadorizado de navegação utilizado na empresa.

Uma vez analisadas todas as variáveis possíveis, o examinando deverá produzir um Plano de Voo Operacional, ajustado para as limitações encontradas como peso máximo de decolagem limitado pela performance, peso máximo de pouso limitado por PCN, maior consumo devido item MEL, limitações de níveis de voo devido cruzamento de áreas restritas etc.

O examinando deverá ser capaz de explicar cada sigla ou abreviação de cada bloco do OFP tendo sempre em mente que em uma eventual dúvida da tripulação técnica, o despachante que elaborou tal plano será consultado para dirimir esta dúvida.

11- **MFR/Autonomia**

Verificar o conhecimento sobre o RBAC 121.645.

D.1.4 PÓS PLANEJAMENTO

1- **Peso e balanceamento**

Verificar o conhecimento sobre o cálculo do peso e balanceamento da aeronave tanto manualmente e no sistema computadorizado usado pela empresa.

O examinando deverá elaborar uma *Loading Instruction* em função das bagagens, correio, da tipologia da carga como artigos perigosos, perecíveis, volumes pesados, animais vivos, disponibilidade e tipologia das ULD's. Deverá explicar a relação entre *Human Remains* e Artigos Perigosos.

Após, deverá fazer um balanceamento automático ou manual, para determinação do CG do AZFW e ATOW e o valor do STAB TRIM. Para aeronaves *wide-body*, o examinando deverá tecer considerações entre o descarregamento e a condição de *tipping* e efetuar uma explanação completa.

2- **Plano de voo – IEPV 100-20**

Verificar o conhecimento no preenchimento do plano de voo ICAO e suas regras.

O examinando deverá saber preencher um formulário IEPV 100-20 ou equivalente, bem como

descrever os equipamentos no item 10, em consonância com as características da aeronave e as especificações operativas, e os desdobramentos das certificações descritas no item 18. Se espera que o examinando saiba preencher um plano de voo utilizando somente a navegação do plano de voo operacional – OFP, o MCA 100-1, e as cartas de navegação em rota correspondentes.

3- TAKEOFF COMPUTATION

Será exigido a demonstração do conhecimento, caso na empresa o DOV preencha o *Takeoff computation*.

Uma vez calculado o ATOW, o examinando deverá calcular as velocidades e o peso máximo de decolagem, por performance, consultando a análise de pista correspondente à cabeceira, que é função da componente de vento METAR ou TAF, o melhor Flape de Decolagem, e aplicar as correções devidas como ajuste QNH, componente de vento caso sejam consideradas, Redução de Potência, correção no peso de performance devido a pista contaminada, Bleeds / Packs ON/OFF, ATTCS/ATPCS ON/OFF, inoperância de sistemas ou subsistemas como por exemplo A/S 1 canal inoperante e ao final determinar as velocidades de decolagem. No caso de peso de decolagem baixo, tecer comentários a respeito das velocidades com ênfase na V1/V1MCG.

D.1.5 BRIEFING

1- Explicação da meteorologia

Deverá ser avaliado o conhecimento sobre o tema: (TAF, METAR, SIGMET, SIGWX, ...), fonte de consulta – REDEMET

2- Explicação dos NOTAM's

Deverá ser avaliado o conhecimento sobre o tema: (NOTAM e Suplementos AIP) fonte de consulta – AIS WEB

3- Explicação completa da navegação

Deverá ser verificado o conhecimento do avaliado sobre todos os itens constantes na navegação. (Consultando no MGO ou Boletins Operacionais da empresa).

4- Limites Operacionais

Questionar o avaliado sobre os limites de ventos na decolagem e no pouso (cauda, proa e cruzados), altitude de voo, velocidades (MMO e VMO) e pesos máximos limitantes.

5- MEL

Verificar o conhecimento de pesquisa de um ou mais itens no MEL e a aplicabilidade num voo.

D.1.6 MANUAIS E PUBLICAÇÕES

1- AFM/AOM/FCOM/FPPM

Verificar o conhecimento sobre os manuais citados.

Muito embora vários manuais já possam ter sido manuseados até este ponto, o examinador deverá finalizar o cheque solicitando ao examinando que demonstre conhecer o Manual da Aeronave ou equivalente, ênfase em *Limitations, Performance, Flight Planning e Weight and Balance, Systems*, RBAC/IS, MGO, MAP ou DGR.

2- Regulamentos: RBAC, IAC, ICA 100-11

Verificar o conhecimento nos itens citados e em destaque ao RBAC 121.

3- MGO/E.O.

Verificar se o avaliado sabe da importância do MGO e das E.O., e se preciso consultar não teria dificuldade.

APÊNDICE E – LISTA CONSOLIDADA DE REFERÊNCIAS TÉCNICAS NACIONAIS

E.1 A padronização do exame prático DOV estabelecida nesta IS considera a utilização das publicações a seguir e em última versão.

- RBAC nº 1 Definições, regras de redação e unidades de medida para uso nos RBAC.
- RBAC nº 25 Requisitos de aeronavegabilidade: aviões categoria transporte.
- RBAC nº 61 Licenças, habilitações e certificados para pilotos.
- RBAC nº 65 Licenças, habilitações e regras gerais para despachante operacional de voo e mecânico de manutenção aeronáutica.
- ICA 100-37 Serviços de Tráfego Aéreo.
- RBAC nº 91 Regras gerais de operação para aeronaves civis.
- RBAC nº 117 Requisitos para gerenciamento de risco de fadiga humana.
- RBAC nº 119 Certificação: Operadores de Serviço de Transporte Aéreo.
- RBAC nº 120 Programa de prevenção do risco associado ao uso indevido de substâncias psicoativas na aviação civil.
- RBAC nº 121 Operações de transporte aéreo público com aviões com configuração máxima certificada de assentos para passageiros de mais de 19 assentos ou capacidade máxima de carga paga acima de 3.400 kg.
- RBAC nº 139 Certificação operacional de aeroportos.
- RBAC nº 175 Transporte de artigos perigosos em aeronaves civis.
- NSCA 3-2 Estrutura e Atribuições do SIPAER
- NSCA 3-13 Protocolos de Investigação de Ocorrências Aeronáuticas da Aviação Civil Conduzidas pelo Estado Brasileiro
- RBAC nº 108 Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita - Operador aéreo
- IS nº 00-010 Treinamento de Gerenciamento de Recursos de Equipes (*Corporate Resource Management - CRM*).
- IS nº 121-012 Operações prolongadas (ETOPS) e operações em áreas polares sob o RBAC nº 121.
- IS nº 91-006 Procedimentos para a aprovação de operações no Espaço Aéreo NAT - HLA (*North Atlantic High Level Airspace*).
- IS nº 91-010 Procedimentos para autorização do uso de comunicação por enlace de dados controlador-piloto (CPDLC) e de vigilância dependente automática-contrato (ADS-C).
- IS nº 91-001 Aprovação operacional de navegação baseada em desempenho (PBN).
- IS nº 91-005 Aprovação operacional para operação em espaço aéreo com separação vertical mínima reduzida (RVSM).
- IS nº 91-003 Aprovação operacional para aproximações ILS CAT I com autorização requerida e decolagens com baixa visibilidade mediante o emprego do *Head Up Guidance System* (HGS).
- IS nº 91-004 Instruções e procedimentos para autorização de operações de aproximação de precisão ILS categorias II e III por operadores aéreos regidos pelo RBHA 91.

E.1.1 Informações de [Meteorologia Aeronáutica](#)

- ICA 105-15 Estações Meteorológicas de Superfície
- ICA 105-16 Códigos Meteorológicos
- ICA 105-17 Centros Meteorológicos

E.1.2 Informações sobre o [Efeito do gelo na aeronave](#) e sistemas antigelo da aeronave

- IS 9 nº 1-003 Aprovação operacional para aproximações ILS CAT I com autorização requerida e decolagens com baixa visibilidade mediante o emprego do *Head Up Guidance System* (HGS)
- IS nº 91-004 Instruções e procedimentos para autorização de operações de aproximação de precisão ILS categorias II e III por operadores aéreos regidos pelo RBHA 91
- IS nº 153-109 Sistema de Orientação e Controle da Movimentação no Solo - SOCMS.
- IS nº 119-005 Programa de degelo e antigelo no solo.

E.1.3 Outras referências oportunas para consulta

ROTAER	Brasil Publicação Auxiliar de Rotas Aéreas
AISWEB	Diretório de aeródromos
AFM	<i>Airplane Flight Manual</i>
AIP	Brasil Publicação de Informação Aeronáutica
CDL	<i>Configuration Deviation List</i>
DP	<i>Departure Procedure</i>
IAC	Carta de Aproximação por instrumentos
MEL	<i>Minimum Equipment List</i>
NOTAM	<i>Notice to Airmen</i>
ODP	<i>Obstacle Departure Procedure</i>
SID	<i>Standard Instrument Departure Procedure</i>
STAR	<i>Standard Terminal Arrival Route</i>
CARTAS	de Rota de baixas e altas altitudes, Cartas de Área Terminal, Cartas de Descida
AIRAC	Ciclo de cartas em vigor
EO	Especificações Operativas

APÊNDICE F – LISTA CONSOLIDADA DE REFERÊNCIAS TÉCNICAS INTERNACIONAIS

F.1 A padronização do exame prático DOV do FAA-S-8081-10D *Aircraft Dispatcher Practical Test Standards* foram baseados nas publicações a seguir e quando consultadas devem ser utilizadas em última versão. O objetivo desta tabela é fornecer fontes de consulta e estudo, para comparação com a regulamentação nacional e ampliação de conhecimentos.

14 CFR part 1	<i>Definitions and Abbreviations</i>
14 CFR part 25	<i>Airworthiness Standards: Transport Category Airplanes</i>
14 CFR part 61	<i>Certification: Pilots, Flight Instructors, and Ground Instructors</i>
14 CFR part 65	<i>Certification: Airmen Other Than Flight Crewmembers</i>
14 CFR part 71	<i>Designation of Class A, B, C, D, and E Airspace Areas; Airways; Air Traffic Service; Routes; and Reporting Points</i>
14 CFR part 91	<i>General Operating and Flight Rules</i>
14 CFR part 110	<i>General Requirements</i>
14 CFR part 117	<i>Flight and Duty Limitations and Rest Requirements: Flightcrew Members</i>
14 CFR part 119	<i>Certification: Air Carriers and Commercial Operators</i>
14 CFR part 120	<i>Drug and Alcohol Testing Program</i>
14 CFR part 121	<i>Operating Requirements: Domestic, Flag, and Supplemental Operations</i>
14 CFR part 139	<i>Certification and Operations: Land Airports Serving Certain Air Carriers</i>
49 CFR part 175	<i>Hazardous Materials Regulations; Carriage by Aircraft</i>
49 CFR part 830	<i>Notification and Reporting of Aircraft Accidents or Incidents and Overdue Aircraft, and Preservation of Aircraft Wreckage, Mail, Cargo, and Records</i>
49 CFR part 1544	<i>Aircraft Operator Security: Air Carriers and Commercial Operators</i>
FAA-H-8083-1	<i>Aircraft Weight and Balance Handbook</i>
FAA-H-8083-15	<i>Instrument Flying Handbook</i>
FAA-H-8083-25	<i>Pilot's Handbook of Aeronautical Knowledge</i>
FAA-H-8083-16	<i>Instrument Procedures Handbook</i>
FAA Order 8260.3	<i>United States Standard for Terminal Instrument Procedures (TERPS)</i>
AC 00-6	<i>Aviation Weather</i>
AC 00-45	<i>Aviation Weather Services</i>
AC 20-29	<i>Use of Aircraft Fuel Anti-Icing Additives</i>
AC 20-117	<i>Hazards Following Ground Deicing and Ground Operations in Conditions Conducive to Aircraft Icing</i>
AC 60-22	<i>Aeronautical Decision-Making</i>
AC 60-28	<i>English Language Skill Standards Required by 14 CFR parts 61, 63, and 65</i>
AC 61-84	<i>Role of Preflight Preparation</i>
AC 91-51	<i>Effect of Icing on Aircraft Control and Airplane Deice Anti-ice Systems</i>
AC 91-74	<i>Pilot Guide Flight in Icing Conditions</i>

AC 90-79	<i>Recommended Practices and Procedures for the Use of LongRange Navigation</i>
AC 90-91	<i>North American Route Program (NRP)</i>
AC 90-105	<i>Approval Guidance for RNP Operations and Barometric Vertical Navigation in the U.S. National Airspace System</i>
AC 91-43	<i>Unreliable Airspeed Indicators</i>
AC 91-70	<i>Oceanic Operations</i>
AC 120-27	<i>Aircraft Weight and Balance Control</i>
AC 120-28	<i>Criteria for Approval of Category III Landing Weather Minima for Takeoff, Landing, and Rollout</i>
AC 120-29	<i>Criteria for Approval of Category I and Category II Weather Minima Approach</i>
AC 120-57	<i>Surface Movement Guidance System</i>
AC 120-60	<i>Ground Deicing and Anti-icing Program</i>
AC 120-101	<i>Air Carrier Operational Control</i>
AC 121-26	<i>Airports—Required Data</i>
AC 121-32	<i>Dispatch Resource Management Training</i>
A/FD	<i>Airport/Facility Directory</i>
<i>AFM</i>	<i>Airplane Flight Manual</i>
AIM	<i>Aeronautical Information Manual</i>
<i>CDL</i>	<i>Configuration Deviation List</i>
<i>DP</i>	<i>Departure Procedure</i>
<i>IAP</i>	<i>Instrument Approach Procedure</i>
<i>IFIM</i>	<i>International Flight Information Manual</i>
MEL	<i>Minimum Equipment List</i>
NOTAM Notice to Airmen	
<i>ODP</i>	<i>Obstacle Departure Procedure</i>
<i>SID</i>	<i>Standard Instrument Departure Procedure</i>
<i>STAR</i>	<i>Standard Terminal Arrival Route</i>
CHARTS	<i>En Route High and Low Altitude Charts, Terminal Area Charts, Profile Descent Charts OpSpecs Operations Specifications</i>

APÊNDICE G – BIBLIOGRAFIA

G .1 As seguintes publicações foram utilizadas para produção deste documento:

FAA FAA-S-8081-10D *Aircraft Dispatcher Practical Test Standards*

Anac IS nº 00-002G Padrões para a realização de exames de proficiência de pilotos