
Aprovação: Portaria nº 526/SPO, de 15 de fevereiro de 2018.

Assunto: Procedimentos para elaboração de programa de treinamento operacional de despachantes operacionais de voo segundo o RBAC nº 121.

Origem: SPO

1 OBJETIVO

- 1.1 Orientar as empresas aéreas regidas pelo RBAC nº 121 nos processos específicos de elaboração, aprovação e revisão dos currículos de treinamento utilizados nos Programas de Treinamento Operacional para Despachantes Operacionais de Voo (PTO-DOV).

2 REVOGAÇÃO

- 2.1 Não aplicável.

3 FUNDAMENTOS

- 3.1 A Resolução nº 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 ou RBHA.
- 3.2 O administrado que pretenda, para qualquer finalidade, demonstrar o cumprimento de requisito previsto em RBAC ou RBHA, 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 na alínea 3.2(b) 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 novos requisitos ou contrariar requisitos estabelecidos em RBAC ou outro ato normativo.
- 3.5 O Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 121, em sua subparte N, seção 121.422 explicita os requisitos para o treinamento inicial (de nova contratação ou de novo equipamento) e para o treinamento de transição entre equipamentos para despachantes

operacionais de voo (DOVs). Adicionalmente, as seções 121.415, 121.418, 121.427 e 121.463, explicitam os requisitos adicionais necessários para a aprovação inicial e final dos currículos específicos para DOVs a serem treinados através do Programa de Treinamento Operacional nas empresas aéreas.

4 DEFINIÇÕES

- 4.1 As definições utilizadas nesta IS sobre os programas de treinamento são consistentes com o a IS nº 121-006. As definições que foram adaptadas especificamente aos despachantes operacionais de voo são as seguintes:
- 4.1.1 **Programa de treinamento:** um sistema de instrução que inclui currículos de treinamento, instalações, instrutores, examinadores credenciados, material didático, métodos de instrução e procedimentos de aplicação de testes e de exames práticos para verificação de proficiência. Um programa de treinamento deve satisfazer os requisitos do RBAC nº 121 e garantir que cada despachante operacional de voo permaneça adequadamente treinado e atualizado para cada aeronave e tipo de operação que o operador conduz.
- 4.1.2 **Categorias de treinamento:** uma classificação de treinamento com base em quem receberá o treinamento e no propósito do treinamento. Existem cinco categorias de treinamento que se aplicam aos despachantes operacionais de voo: Inicial de nova contratação (§ 121.422), Inicial de equipamento (§ 121.422), Transição (§ 121.422), Periódico (§ 121.427), e Requalificação (§§ 121.422 e 121.427). Cada categoria de treinamento consiste em um ou mais currículos.
- 4.1.3 **Currículo:** uma programação de treinamento completa específica para um ou vários tipos de aeronave e uma categoria de treinamento. Um exemplo é um “Currículo Inicial de Contratação DOV B-727” (Categoria + Função + Equipamento). Cada currículo é composto por vários segmentos de currículos.
- 4.1.4 **Segmento de currículo:** uma fase integral de treinamento que pode ser avaliada separadamente e aprovada individualmente, mas não qualifica por si só uma pessoa como despachante operacional de voo. Os três principais segmentos de currículo relevantes ao treinamento de despachantes operacionais de voo são: Doutrinação Básico, Solo e Qualificação. Cada segmento de currículo consiste em um ou mais módulos de treinamento.
- 4.1.5 **Módulo de treinamento:** uma subparte de um segmento de currículo que constitui uma unidade lógica e autônoma. Um módulo contém elementos ou eventos relacionados a um assunto específico. Por exemplo, o segmento de currículo “DOV Inicial de Contratação – Solo” deve conter um módulo de treinamento referente à meteorologia. Como outro exemplo, um segmento de currículo “DOV Inicial de Contratação – Doutrinação Básico” deve incluir um módulo referente às explicações adequadas dos regulamentos. Um módulo de treinamento inclui uma descrição detalhada, material didático apropriado e métodos de ensino.
- 4.1.6 **Módulo de verificação e qualificação:** os módulos de verificação de competência e familiarização requeridos pelo RBAC nº 121.

- 4.1.7 **Elemento:** uma parte integral, relacionada a assuntos (não relacionada a tarefas) de um módulo de treinamento, verificação ou qualificação. Por exemplo, um módulo de um segmento de currículo de Doutrinamento Básico pode incluir elementos como a nomenclatura de aeronaves e organização do manual geral de operações do operador (MGO).
- 4.1.8 **Evento:** uma parte integral, relacionada a tarefas, de um módulo de treinamento, verificação ou qualificação que requer o uso de um procedimento ou procedimentos específicos. Um evento de treinamento oferece ao aluno uma oportunidade de instrução, demonstração e / ou prática usando procedimentos específicos. Um evento de verificação ou qualificação fornece à ANAC, ao examinador credenciado ou ao instrutor, a oportunidade de avaliar a capacidade de um aluno realizar corretamente uma tarefa específica sem instrução ou supervisão.
- 4.1.9 **Material didático:** material de instrução desenvolvido para cada currículo. Esta é a informação em planos de aula, guias de instrutores, programas de software de computador, programas audiovisuais, apostilas e cadernos de exercícios, manuais de despacho operacional de voo (MDOV) e folhetos. Os cursos devem refletir com precisão os requisitos do currículo, ser efetivamente organizados e integrar-se adequadamente com os métodos de instrução.
- 4.1.10 **Métodos de instrução:** metodologia para transmitir informações a um aluno. Isso pode incluir palestras, demonstrações, apresentações audiovisuais, workshops de estudo dirigidos e exercícios. Os dispositivos de treinamento, aeronaves e estações de computador também são considerados métodos de instrução.
- 4.1.11 **Testes e exames práticos:** métodos para avaliar se candidatos demonstram o nível de conhecimento exigido em um assunto e se eles aplicam em situações práticas (se apropriado) o conhecimento e as habilidades aprendidos em situações de instrução. Os testes devem ser aplicados pelo instrutor do treinamento para avaliar o aproveitamento do treinamento pelo aluno, enquanto os exames práticos, aplicados pela ANAC ou examinadores credenciados, avaliam a proficiência, a tomada de decisão e a aplicação das habilidades adquiridas durante a operação.
- 4.1.12 **Mês de treinamento / verificação:** o mês calendário de referência durante o qual um despachante operacional de voo deve receber o treinamento periódico requerido e um exame prático de competência. O mês “calendário” significa o primeiro dia até o último dia de um mês civil em particular.
- 4.1.13 **Período de elegibilidade:** três meses do calendário: o mês antes do “mês de treinamento / verificação”, o “mês de treinamento / verificação” e o mês após o “mês de treinamento / verificação”. O treinamento ou exame prático concluído durante o período de elegibilidade é considerado como completado durante o “mês de treinamento / verificação”. Este período de elegibilidade não é aplicado à validade das habilitações averbadas nas licenças de Despachante Operacional de Voo.
- 4.1.14 **Instrutor DOV:** é um indivíduo, despachante operacional de voo, empregado, selecionado e qualificado por um operador detentor de certificado do RBAC nº 121, que possui o conhecimento, a experiência, o treinamento e a habilidade demonstrada para

instruir despachantes operacionais de voo em segmentos de currículo do programa de treinamento aprovado.

4.1.15 **Examinador Credenciado DOV:** é um indivíduo, despachante operacional de voo, empregado por um operador detentor de certificado do RBAC nº 121, que é autorizado pela ANAC a realizar exames práticos para verificações de proficiência e competência dos demais despachantes operacionais de voo do detentor de certificado.

4.2 Ainda para os efeitos desta IS, são válidas as seguintes siglas:

ATC	Controle de Tráfego Aéreo
AFM	Manual da Aeronave
AVSEC	Aviation Security
CAS	Capacitação em Serviço (mesmo que <i>OJT – On Job Training</i>)
CDL	Lista de Desvios de Configuração
COA	Certificado de Operador Aéreo
CSD	Constant Speed Drive
DGR	Treinamento de Artigos Perigosos
DOV	Despachante Operacional de Voo
EDG	Engine-driven Generator
EO	Especificações Operativas
MDOV	Manual do Despacho Operacional de Voo
MEL	Lista de Equipamentos Mínimos
PIC	Piloto em Comando
RBAC	Regulamento Brasileiro de Aviação Civil
RBHA	Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica
TFAC	Taxa de Fiscalização de Aviação Civil
W&B	Peso e Balanceamento

5 CURRÍCULOS DO PROGRAMA DE TREINAMENTO OPERACIONAL PARA DESPACHANTES OPERACIONAIS DE VOO (PTO-DOV)

5.1 Procedimentos Gerais.

5.1.1 A orientação para as empresas aéreas regidas pelo RBAC nº121 no processo geral de elaboração e aprovação dos Programas de Treinamento Operacional (PTO) através das 05 (cinco) fases distintas, ou nos processos de revisão de um currículo aprovado, está descrita na IS nº 121-006.

5.2 Programa específico para treinamento de Despachantes Operacionais de Voo.

5.2.1 Categorias de treinamento aplicáveis aos DOVs

5.2.1.1 Existem seis categorias básicas de treinamento, das quais cinco são aplicáveis aos despachantes operacionais de voo: Inicial de Nova Contratação, Inicial de Equipamento, Transição, Periódico e Requalificação. Os fatores que determinam a categoria adequada de treinamento são a experiência anterior do aluno com o operador e o status de qualificação atual do aluno em relação à aeronave específica. Os operadores podem desenvolver e receber aprovação em vários currículos diferentes para uma mesma

aeronave específica em cada categoria de treinamento. Embora os requisitos regulamentares para o conteúdo do curso possam ser idênticos para duas categorias diferentes de treinamento, a ênfase e a profundidade do treinamento exigido em cada currículo variam. As cinco categorias de treinamento aplicáveis aos despachantes operacionais de voo são brevemente discutidas nos parágrafos seguintes.

- 5.2.1.2 Categoria **Inicial de Nova Contratação**. Os operadores devem utilizar essa categoria para qualificar pessoal que não teve experiência anterior como despachante operacional de voo com o operador. O treinamento inicial de nova contratação aplica-se também aos despachantes já licenciados que nunca trabalharam para o operador, e adicionalmente aplica-se ao pessoal já empregado pelo operador em uma função diferente (por exemplo, despachantes técnicos, auxiliares de DOV ou agentes de aeroporto). Esta categoria inclui treinamento inicial de doutrinação básico, treinamento em tarefas básicas, responsabilidades e obrigações como despachante operacional de voo e treinamento específico para um ou mais tipos de aeronave. Uma vez que a formação inicial de nova contratação geralmente é a primeira exposição do novo despachante a métodos, políticas e procedimentos específicos da empresa, ela deve ser a mais abrangente das cinco categorias de treinamento. Os operadores podem organizar o treinamento inicial de nova contratação em dois métodos comuns e aceitos:
- 5.2.1.2.1 Os operadores podem limitar o treinamento a um tipo específico de aeronave. Depois que o novo despachante operacional de voo for qualificado, o operador pode então realizar treinamento de transição ou inicial de equipamento para qualificar o despachante em outra aeronave.
- 5.2.1.2.2 Os operadores podem desenvolver os currículos de treinamento para qualificar o novo despachante operacional de voo para despachar todas as aeronaves na frota do operador. O currículo inicial elaborado dessa forma, deve conter, além do treinamento geral, treinamento específico para cada uma das aeronaves. Por exemplo, um currículo Inicial de Nova Contratação para aviões B-727 e DC-9 pode conter um módulo geral sobre sistemas hidráulicos, um outro módulo sobre as especificidades dos sistemas hidráulicos do B-727 e ainda outro módulo sobre os detalhes dos sistemas hidráulicos do DC-9.
- 5.2.1.3 Categoria **Inicial de Equipamento**. Os operadores devem utilizar essa categoria para qualificar um despachante operacional de voo do operador que já treinou e se qualificou em uma aeronave de um grupo de aeronaves (I ou II, conforme definido na seção 121.400 do RBAC nº 121) e agora está se qualificando em uma aeronave do outro grupo. As áreas de ênfase no treinamento inicial de equipamentos são as características gerais do grupo de aeronaves, as características únicas da aeronave específica e os deveres do despachante exclusivos relacionados ao grupo de aeronaves e ao tipo específico de aeronave.
- 5.2.1.4 Categoria **Transição**. Os operadores devem utilizar esta categoria para um despachante operacional de voo que já treinou e se qualificou em um tipo de aeronave e agora está se qualificando em outro tipo de aeronave do mesmo grupo. As duas áreas de ênfase no treinamento de transição são as características únicas da aeronave específica e os deveres de despachante específicos para essa aeronave.
- 5.2.1.5 Categoria **Periódico**. Os operadores devem utilizar esta categoria para um despachante que foi treinado e qualificado pelo operador e que deve receber treinamento periódico e um exame prático de competência dentro do período de elegibilidade apropriado para

manter as suas prerrogativas. A área de ênfase no treinamento periódico é nas tarefas de atuação do despachante.

- 5.2.1.6 Categoria **Requalificação**. Os operadores devem utilizar esta categoria para requalificar um despachante operacional de voo que tenha sido treinado e qualificado pelo operador, mas que se tornou desqualificado por não ter realizado satisfatoriamente treinamento periódico completo, exame prático de competência ou voo de familiarização operacional dentro do período de elegibilidade apropriado.

Nota: embora o RBAC nº 121 não aborde especificamente o treinamento de requalificação para despachantes, tal treinamento é a forma mais simples de um despachante recuperar sua qualificação. Caso o operador não desenvolva tal categoria, deverá utilizar treinamento inicial de nova contratação quando precisar requalificar um despachante.

5.2.1.7 **Resumo.**

5.2.1.7.1 Todo o pessoal não empregado anteriormente pelo operador como despachante operacional de voo deve completar o treinamento Inicial de Nova Contratação.

5.2.1.7.2 Todos os despachantes atualmente qualificados que estão sendo habilitados pelo operador para uma aeronave de um grupo diferente pela primeira vez devem completar o treinamento Inicial de Equipamento.

5.2.1.7.3 Todos os despachantes atualmente qualificados que estão sendo habilitados pelo operador para qualquer tipo de aeronave diferente, dentro do mesmo grupo, para a qual não tenham sido previamente habilitados devem completar o treinamento de Transição.

5.2.1.7.4 Todos os despachantes operacionais de voo devem completar o treinamento Periódico dentro do período de elegibilidade apropriado.

5.2.1.7.5 Todos os despachantes operacionais de voo que se tornaram não qualificados devem completar o treinamento de Requalificação para restabelecer a qualificação.

5.2.2 Desenvolvimento dos currículos específicos

5.2.2.1 O operador deve desenvolver e manter apenas os currículos que serão utilizados. Por exemplo, os operadores que operam apenas um grupo de aviões não necessitam desenvolver currículos iniciais de equipamento. Não é necessário que os operadores tenham um currículo de treinamento de Transição, se seus novos despachantes são treinados em todas as aeronaves que operam, durante o treinamento inicial de nova contratação. Esse operador só precisaria de um currículo de transição se um novo tipo de aeronave fosse adicionado à frota.

5.2.2.2 Qualificação do Despachante Operacional de Voo. Cada pessoa obrigada a treinar de acordo com um currículo deve completar esse currículo na sua totalidade. Quando uma pessoa completa o treinamento e o(s) exame(s) prático(s) para verificação de competência ou proficiência especificados por um currículo, essa pessoa está qualificada para despachar os tipos específicos de aeronaves especificados no currículo nas operações comerciais regidas pelo RBAC nº 121, de acordo com as habilitações recebidas.

- 5.2.2.3 Múltiplos currículos em uma única categoria. Os operadores podem desenvolver mais de um currículo para cada categoria de treinamento aplicável. Cada currículo pode ser adaptado a um grupo específico de estudantes. Um currículo Inicial de Nova Contratação desenvolvido para estudantes com pouca ou nenhuma experiência anterior em companhias aéreas deve ser mais extenso do que um currículo para estudantes que tenham essa experiência anterior. Por exemplo, um currículo abreviado para o treinamento Inicial de Nova Contratação pode ser usado em situações de fusão ou aquisição de empresas aéreas. Nesses casos, o RBAC nº 121, § 121.405 permite uma redução nas horas do programa.
- 5.2.3 Representação esquemática do Programa de Treinamento para DOVs.
- 5.2.3.1 A representação no Apêndice A mostra a relação entre o programa de treinamento total e as categorias de treinamento, currículos, segmentos curriculares e módulos de treinamento.
- 5.2.3.2 A Parte A representa componentes que, quando combinados, constituem o programa geral de treinamento de um operador. Esses componentes diferem em que alguns devem ser especificamente aprovados pela ANAC (por exemplo, currículos), enquanto outros são aceitos como elementos de suporte (por exemplo, instalações e equipamentos de suporte).
- 5.2.3.3 A Parte B ilustra as cinco categorias de treinamento que são reconhecidas pela ANAC para despachantes operacionais de voo.
- 5.2.3.4 A Parte C é um exemplo de um currículo para a função de despachante operacional de voo. Este exemplo descreve um currículo de treinamento “DOV Inicial de Nova Contratação”.
- 5.2.3.5 A Parte D é um exemplo de um segmento de currículo específico e mostra que ele consiste em vários módulos de treinamento. Este exemplo é o segmento de currículo “DOV Inicial de Contratação - Doutrinação básico”.
- 5.2.3.6 A Parte E é um exemplo de um módulo de treinamento específico. Neste caso, o módulo é a aula sobre “Responsabilidades e obrigações do DOV”.
- 5.3 Segmento de currículo: Doutrinação básico (Categoria Inicial de Nova Contratação)
- 5.3.1 Generalidades
- 5.3.1.1 **Objetivo do treinamento de doutrinação básico.** O segmento de currículo de doutrinação básico é exclusivo da categoria Inicial de Nova Contratação. Esse segmento de currículo aplicado aos despachantes operacionais de voo tem os seguintes propósitos: como uma introdução para o novo empregado ao operador, como forma de esclarecer como o operador atende aos requisitos do RBAC nº 121 e como base para os treinamentos posteriores. Consiste na informação requerida como base fundamental, para aplicar o subsequente segmento de currículo de solo para os novos despachantes.
- 5.3.1.2 **Assuntos de treinamento requeridos.** O parágrafo 121.415(a)(1) do RBAC nº 121 exige que todos os despachantes operacionais de voo recém-contratados completem um mínimo de 40 horas de treinamento de doutrinação básico. Nenhuma redução de horas nesse

treinamento será permitida, a menos que seja coordenada com a ANAC e expressamente aprovada pela ANAC. O parágrafo 121.415(a)(1) exige que o treinamento nos seguintes assuntos seja incluído no segmento de currículo de doutrinamento básico para despachantes operacionais de voo:

- a) deveres e responsabilidades dos despachantes operacionais de voo;
- b) partes apropriadas de regulamentos e demais normativos publicados pela ANAC e pelo DECEA;
- c) conteúdo do COA e das EO do operador; e
- d) partes apropriadas do sistema de manuais do operador.

5.3.1.3 **Assuntos de treinamento opcionais.** Os operadores podem incluir outros assuntos no segmento de currículo de doutrinamento básico para despachantes operacionais de voo. Esses assuntos podem ser complementos das áreas requeridas pelo RBAC e devem ser além das 40 horas mínimas exigidas pelo § 121.415(a)(1). Este treinamento consiste na informação que os novos despachantes precisam como base para a formação específica e detalhada a ser conduzida no segmento de currículo de solo. Entre os assuntos apropriados para esse tipo de treinamento estão os seguintes:

- a) visão geral da empresa: tipo e âmbito das operações realizadas;
- b) estrutura da empresa: organização da empresa e das suas gerências, estrutura de suas rotas, composição da sua frota (tamanho e tipo) e seus locais de instalação; e
- c) orientação administrativa: documentação interna necessária, escala de trabalho e canal interno de comunicação corporativa.

5.3.2 Conteúdo do segmento de currículo: doutrinamento básico para DOVs.

5.3.2.1 Este segmento do currículo deve consistir, pelo menos, em módulos de treinamento específicos para que o operador cumpra os requisitos de §§ 121.415 (a) (1) e 121.533 do RBAC nº 121 e outros tópicos relacionados. Esses módulos de treinamento específicos para o operador são descritos a seguir.

5.3.2.2 **Deveres e responsabilidades.** Esse módulo contém os deveres que serão atribuídos ao despachante operacional de voo recém-contratado depois de se tornar habilitado. Por exemplo, um operador de pequeno porte pode atribuir aos despachantes a confecção de planos de voo, o planejamento de carga e realização de cálculos de peso e balanceamento (W & B). A tendência da indústria, no entanto, é atribuir essas funções a grupos especializados de funcionários. A seção 121.533 exige que o despachante da aeronave se assegure que essas funções tenham sido adequadamente realizadas antes de liberar um voo, independentemente de as funções terem sido realizadas pelo despachante da aeronave ou por outro funcionário. O novo despachante deve ser treinado especificamente sobre como e por quem essas tarefas devem ser realizadas durante as operações comerciais. Uma vez que será necessário o despachante qualificado avaliar a adequação do planejamento de voo e carga, o operador deve garantir que os novos despachantes tenham um conhecimento profundo dos princípios básicos desses assuntos. Outro assunto

que deve fazer parte deste módulo é o compartilhamento de responsabilidades entre DOV e PIC.

5.3.2.3 **Partes apropriadas de regulamentos e demais normativos publicados pela ANAC e pelo DECEA.** Esse módulo contém políticas e procedimentos que garantem que tanto o despachante operacional de voo como o operador estejam em conformidade com a legislação aplicável durante as operações de voo. Os operadores devem citar regulamentos e normativos específicos durante este módulo e mostrar como os procedimentos do operador foram elaborados para cumprir os seguintes regulamentos:

a) RBAC nº 121:

- i) Subparte E – Aprovação de rotas para operações domésticas e de bandeira;
- ii) Subparte I - Desempenho dos aviões. Limitações operacionais;
- iii) Subparte P - Qualificações e limitações de tempo de trabalho. Despachantes operacionais de voo;
- iv) Subparte Q - Limitações do tempo de voo para tripulantes;
- v) Subparte T - Operações de voo;
- vi) Subparte U - Regras para despacho e liberação de voos; e
- vii) Subparte V - Relatórios e registros.

b) Outros regulamentos da ANAC:

- i) RBHA 91 - Regras gerais de operação para aeronaves civis;
- ii) RBHA 65, subparte C - Despachante operacional de voo;
- iii) RBAC nº 111 - Programa Nacional de Controle da Qualidade em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita;
- iv) RBAC nº 107 - Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita – Operador de aeródromo;
- v) RBAC nº 108 - Segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita - Operador aéreo.

5.3.2.4 **Conteúdo do COA e das EO.** Esse módulo contém treinamento nas operações específicas que o operador pode realizar, nas operações que são proibidas, nas que requerem mínimos meteorológicos específicos e nas limitações das autorizações concedidas ao operador. O novo despachante operacional de voo deve estar completamente familiarizado com essa informação antes de assumir os seus deveres como despachante.

5.3.2.5 **Partes apropriadas do sistema de manuais do operador.** Esse módulo contém treinamento sobre a organização e conteúdo das seções relevantes dos manuais do

operador. Geralmente, o treinamento sobre o conteúdo dos manuais do operador é coberto simultaneamente com o treinamento nas partes que tratam de políticas e procedimentos do operador. Os operadores também devem fornecer aos novos despachantes as informações sobre a organização dos manuais e treinamento sobre como usar o sistema de referência dos manuais. Tópicos apropriados para este tipo de treinamento são os seguintes:

- a) visão geral das seções dos manuais e sua correlação com o programa de treinamento do despachante operacional de voo;
- b) uso dos sistemas de referência, revisão e distribuição dos manuais;
- c) acesso ao manual ao executar tarefas atribuídas; e
- d) procedimentos de atualização do manual.

5.3.3 Elaboração dos módulos de treinamento do segmento de currículo de doutrinação básico.

5.3.3.1 Um segmento de currículo de doutrinação básico para despachante operacional de voo deve incluir tantos módulos de treinamento quanto necessário para garantir o treinamento adequado. Cada módulo de treinamento deve conter, pelo menos, um título descritivo do módulo de treinamento e uma lista dos elementos ou eventos relacionados a serem apresentados durante a instrução no módulo.

5.3.3.2 **Ementa do módulo de treinamento.** A ementa do módulo de treinamento deve conter apenas os elementos e eventos necessários para assegurar que os alunos despachantes recebam o treinamento adequado. Os operadores não são obrigados a incluir descrições detalhadas de cada elemento ou evento para aprovação inicial, uma vez que tais descrições detalhadas pormenorizadas são mais apropriadamente incluídas no material didático. Durante o processo de aprovação final, durante a fase 4, a ANAC irá revisar os cursos e materiais didáticos para garantir que o alcance e a profundidade dos módulos de treinamento sejam adequados.

5.3.3.3 **Construção de módulos.** Os operadores têm uma certa flexibilidade na construção de módulos de treinamento do doutrinação básico para despachantes operacionais de voo.

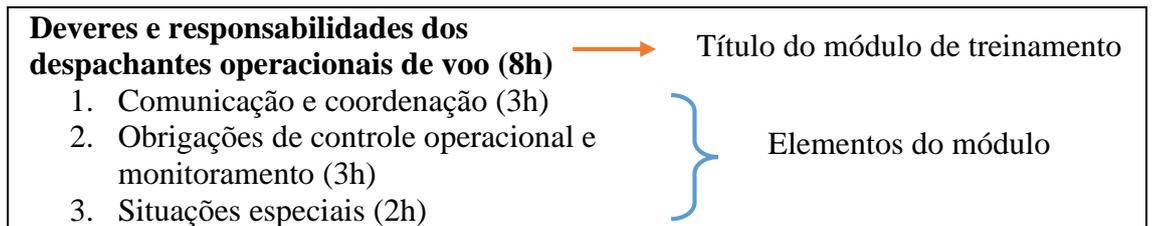
5.3.3.3.1 Um módulo de treinamento para alunos com larga experiência nas operações do RBAC nº 121 pode ser menos abrangente do que um módulo de treinamento para estudantes sem essa experiência. Este é geralmente o caso com operadores que contratam apenas pessoal altamente qualificado com ampla experiência nas operações sob o RBAC nº 121.

5.3.3.3.2 Os módulos de treinamento exigidos pelo § 121.415(a) devem ser incluídos na ementa do segmento de currículo de doutrinação básico e contados para o requisito de horas para este segmento. A sequência real do treinamento pode ser determinada pelo operador. Por exemplo, apesar de o módulo de treinamento que contém os requisitos do briefing meteorológico ao piloto em comando (PIC) ser incluído na descrição detalhada do segmento de currículo de “Inicial - Doutrinação Básico DOV”, o operador pode realmente realizar o treinamento deste módulo depois de ter completado o módulo de treinamento de meteorologia do segmento de currículo “Inicial - Solo DOV”.

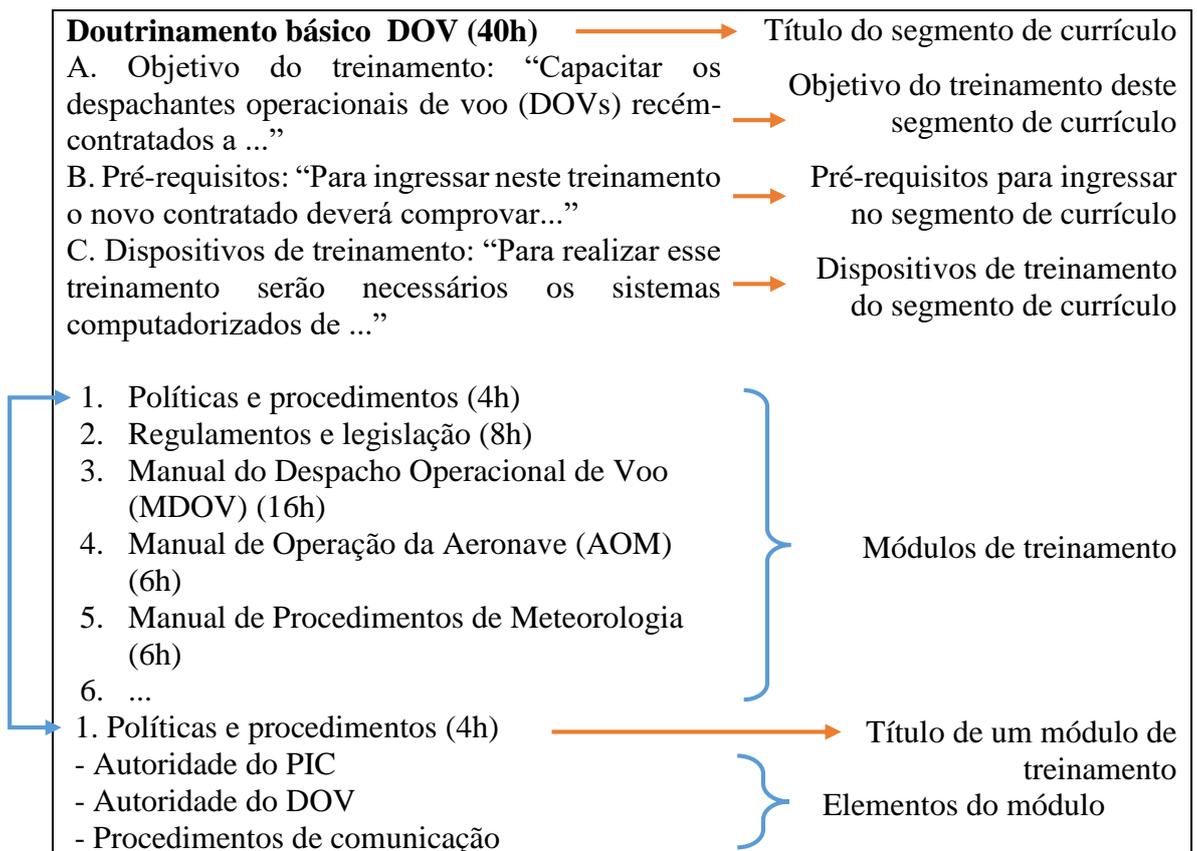
5.3.3.3.3 Um operador pode optar por colocar um módulo de treinamento em mais de um segmento de currículo. Para fins de aprovação, no entanto, o módulo de treinamento deve ser listado na ementa do segmento de currículo designado pelo regulamento. Por exemplo, para cumprir a seção 121.415 do RBAC nº 121, o conteúdo das EO deve ser abordado no segmento de currículo de doutrinação básico. Isso, no entanto, não proíbe o operador de cobrir partes aplicáveis da EO em outros segmentos de currículo, como o Inicial - Solo.

5.3.4 Exemplo de um segmento de currículo doutrinação básico para DOVs

5.3.4.1 O exemplo a seguir demonstra um dos métodos aceitáveis de se apresentar uma ementa do módulo de treinamento de Doutrinação Básico DOV.



5.3.4.2 O exemplo a seguir ilustra a inter-relação entre os módulos de treinamento e o segmento de currículo de doutrinação básico DOV.



5.3.5 Requisitos de conclusão do segmento de currículo de Doutrinação Básico para DOVs.

- 5.3.5.1 Um instrutor qualificado deve certificar que um aluno despachante operacional de voo completou esse segmento de currículo. O operador deve manter esse certificado nos registros de treinamento. Esse certificado é geralmente baseado nos resultados satisfatórios de um exame escrito ou oral (que não deve ser confundido com o exame prático realizado pela ANAC ou examinador, para concessão da habilitação). O exame específico para esse segmento de currículo pode ser administrado no final de cada segmento ou no final do curso.
- 5.3.6 Horas de treinamento do segmento de currículo de doutrinação básico para DOVs.
- 5.3.6.1 A seção 121.415 do RBAC nº 121 especifica um mínimo de 40 horas de instrução programadas para o treinamento de doutrinação básico de despachante operacional de voo. Os operadores que empregam pessoal com pouca ou nenhuma experiência em operações sob o RBAC nº 121 devem programar pelo menos 40 horas de treinamento para o doutrinação básico, mas poderão programar horas adicionais de treinamento em função da complexidade da operação ou da própria aeronave.
- 5.3.6.2 **Treinamento de artigos perigosos (DGR).** O treinamento de DGR não pode ser incluído nas 40 horas requeridas no currículo de doutrinação básico. O programa de treinamento de DGR é regulado pela subparte Z e pelo apêndice O do RBAC nº 121 e pelo RBAC nº 175, e o programa deve ser elaborado pelo operador conforme a IS nº 175-007. Normalmente, a extensão do treinamento de DGR para despachantes depende da categoria e de se o treinamento é inicial ou periódico. Um despachante que é responsável por aceitar e/ou manipular o DGR deve receber um treinamento mais intensivo do que o necessário para apenas estar familiarizado com o DGR. Se um operador optar por incluir o treinamento de DGR em seu segmento de currículo de doutrinação básico para DOV, as horas programadas para esse treinamento devem ser em adição ao mínimo exigido de 40 horas. As 40 horas requeridas para o segmento de currículo inicial de solo para DOV (Nova Contratação ou Novo Equipamento), conforme a seção 121.422 do RBAC nº 121, também não podem incluir treinamento de DGR.
- 5.3.6.3 **Treinamento de segurança da aviação contra atos de interferência ilícita (AVSEC).** O treinamento de AVSEC não pode ser incluído nas 40 horas requeridas do currículo de doutrinação básico. O treinamento de AVSEC é regulamentado pelo RBAC nº 111. Se um operador optar por incluir treinamento de AVSEC em seu segmento de currículo de doutrinação básico para DOV, as horas programadas para esse treinamento deve ser em adição ao mínimo exigido de 40 horas. As 40 horas requeridas para o segmento de currículo inicial de solo para DOV (Nova Contratação ou Novo Equipamento), conforme a seção 121.422 do RBAC nº 121, também não podem incluir treinamento de AVSEC.
- 5.4 Segmento de currículo: Solo (Categorias Inicial de Nova Contratação, Inicial de Equipamento e Transição)
- 5.4.1 Generalidades
- 5.4.1.1 O RBAC nº 121, na seção 121.422, requer que os segmentos de currículo “DOV Inicial – Solo” (Nova Contratação ou Novo Equipamento) e “DOV Transição – Solo” incluam pelo menos os assuntos listados a seguir.
- 5.4.2 Conteúdo do segmento de currículo de solo

5.4.2.1 **Generalidades de despacho operacional de voo.** Deve abranger os conhecimentos dos seguintes assuntos e a sua base teórica:

- a) comunicações: deve abranger as características dos sistemas a serem utilizados e os apropriados procedimentos normais e de emergência a serem tomados. De acordo com os procedimentos adotados pelo operador, inclui a comunicação com a tripulação no pré-voo para *briefing*, com a tripulação em aeronave no solo, com a tripulação em aeronave em voo, com o setor de manutenção responsável por informar a condição de aeronavegabilidade da aeronave (inclusive informações sobre itens ACR e CDL), com o pessoal responsável pelo controle operacional (por exemplo, diretor de operações), com controle de tráfego aéreo e o fluxo de comunicação para acionamentos em caso de emergência (incluindo Salvaero), sendo que esses procedimentos podem estar em procedimentos de emergência;
- b) meteorologia: deve abranger os vários tipos de informação meteorológica, as formas de previsão e interpretação do tempo, incluindo as previsões da temperatura e de outras condições do tempo da rota e da área terminal a serem utilizadas; sistemas frontais; condições e comportamento dos ventos; o uso de cartas meteorológicas de tempo presente e de previsão; e, quando uma aeronave a reação (grupo II) está envolvida, a utilização de reportes e previsões do espaço aéreo superior, e previsões de turbulência e sua prevenção;
- c) reportes meteorológicos internacionais (se aplicável);
- d) procedimentos do controle de tráfego aéreo (ATC);
- e) características de aeroportos especiais e de outros aeroportos significativos que o operador utilize. Tais características podem incluir condições do terreno, dos auxílios para aproximação ou das condições climáticas prevaletentes; e
- f) familiarização com a área de operação.

5.4.2.2 **Interpretação de condições adversas.** A interpretação de meteorologia e de outras condições adversas deve ser fortemente enfatizada no treinamento inicial e deve incluir treinamento em pelo menos turbulência de céu claro (*CAT – clear air turbulence*), *wind shear*, tempestades, formação de gelo e cinzas vulcânicas.

5.4.2.3 **Obtenção e interpretação de informações aeronáuticas.** Deve abranger os conhecimentos dos seguintes assuntos e a sua base normativa:

- a) notificações aos aeronavegantes (*NOTAM – Notice to Airmen*); e
- b) publicações e cartas para navegação aérea;

Nota: os aeroportos abrangidos no treinamento devem ser os que especificamente ficarão na área sob a responsabilidade dos despachantes durante a operação. A ênfase do operador deve ser nos aeroportos que trazem problemas especiais para os despachantes operacionais de voo que já estão na operação nesta aérea.

5.4.2.4 **Características específicas da aeronave.** O operador deve prover tanto treinamento geral quanto específico quando os novos despachantes estão sendo habilitados em mais

de um tipo de aeronave. O treinamento deve ser conduzido nas características gerais de operação nos grupos de aeronaves, como turbo hélice ou turbo jato. Adicionalmente, é requerida a descrição de cada aeronave em que o novo despachante será habilitado, e esse treinamento deve estar diretamente interligado com as funções que o despachante desempenhará. O programa de treinamento do operador deverá enfatizar o seguinte: características de operação da aeronave, características de desempenho da aeronave, equipamentos de navegação, aproximação por instrumentos, equipamentos de comunicação e equipamentos de emergência. O operador deve também prover treinamento nas partes apropriadas do manual da aeronave (AFM ou AOM) que são aplicáveis as funções dos despachantes, incluindo descrição dos procedimentos anormais e de emergência, na Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) e na Lista de Desvios de Configuração (CDL).

a) O treinamento de aeronaves para os despachantes operacionais deve ser apropriado a suas funções. Não é necessário haver o mesmo grau de detalhes existente no treinamento dados aos pilotos. Por exemplo, os despachantes devem ser ensinados que as aeronaves turbo-jato possuem unidades conversoras CSD (*Constant Speed Drive*), e que tais unidades CSD são necessárias para o funcionamento apropriado do gerador EDG (*engine-driven generator*), e que quando a unidade CSD está inoperante o gerador associado também está inoperante. De posse deste conhecimento o novo despachante deve poder determinar a ação correta a ser tomada consultando a MEL. Os despachantes não são obrigados a ter conhecimentos detalhados de sistemas para compreender essa informação.

b) Os operadores podem optar por conduzir treinamento inicial (de nova contratação ou de equipamento) em um tipo de aeronave ou incluir todos os tipos de aeronaves operadas no currículo inicial de nova contratação. Quando o operador opta por limitar o treinamento inicial de nova contratação a apenas um tipo específico de aeronave, os despachantes devem ser habilitados nos tipos adicionais de aeronaves por meio do currículo de transição ou inicial de equipamento.

c) A seção 121.418 do RBAC nº 121 requer que os operadores conduzam treinamento de diferenças quando a empresa aérea possuir variações do mesmo tipo de aeronave. Tal treinamento deve focar nas diferenças que afetam os deveres dos despachantes operacionais de voo, como as características operacionais, limitações e MEL.

5.4.2.5 **Procedimentos operacionais.** Os operadores devem prover treinamento nas operações específicas que os despachantes devem executar e treinamento relativo a cada tipo de aeronave que o despachante estará autorizado a despachar. Os despachantes devem ser treinados pelo menos nos seguintes procedimentos:

a) operações sob condições meteorológicas adversas: devem incluir procedimentos para casos de turbulência de céu claro, *wind shear*, tempestades, formação de gelo e cinzas vulcânicas;

b) cálculos de peso e balanceamento (*W&B*) e procedimentos para controle de carga;

c) cálculos de desempenho da aeronave, incluindo as limitações de peso de decolagem baseado em: pista de decolagem, pista de pouso, pistas contaminadas, limitações do voo em rota e também limitações ocasionadas por perda de motor;

- d) procedimentos de planejamento de voo, incluindo seleção de rotas, tempo de voo e análise de requisitos de combustível;
- e) preparação da documentação de voo (*dispatch release*);
- f) *briefing* com a tripulação;
- g) procedimentos de monitoramento de voo;
- h) resposta da tripulação às várias situações de emergência, incluindo a assistência que o despachante deve fornecer em cada uma das situações;
- i) procedimentos da MEL e da CDL;
- j) desempenho e cálculos manuais de todos os procedimentos requeridos em caso de perda de automatismo e sistemas computadorizados;
- k) treinamento sobre as características das apropriadas áreas geográficas;
- l) procedimentos ATC, por instrumentos, incluindo procedimentos de controle de fluxo aéreo;
- m) procedimento de comunicação por rádio e telefone; e
- n) procedimento de registro das comunicações entre o operador e suas aeronaves em rota, conforme requerido pela seção 121.711 do RBAC nº 121.

5.4.2.6 **Procedimentos de emergência.** Os operadores devem fornecer treinamento para os despachantes operacionais de voo nos procedimentos que deverão seguir em um caso de emergência. O treinamento deve abranger as ações tomadas para auxiliar a tripulação e para notificar a companhia e as autoridades e agências necessárias.

5.4.3 Ênfase em função da categoria do treinamento

5.4.3.1 **Inicial de Nova Contratação.** Esse treinamento é necessário para habilitar todos os despachantes operacionais de voo recém contratados com ou sem experiência prévia em operações 121. O operador deve prover um treinamento completo e abrangente dos assuntos e garantir que cada novo despachante operacional de voo recém-contratado tenha dominado as habilidades necessárias para realizar adequadamente o trabalho. Além do treinamento acadêmico na sua formação como despachante e o treinamento em sala de aula na empresa aérea, os novos contratados são requeridos a completar Capacitação em Serviço (CAS, ou OJT em inglês *On Job Training*), para se tornarem competentes nas habilidades necessárias como despachantes operacionais de voo, e para desenvolverem proficiência nas habilidades mais específicas de sua função. No caso dos contratados recém-formados no curso de Despachante Operacional de Voo, para obtenção de sua licença e habilitações nas aeronaves do operador, essa Capacitação em Serviço deverá ser usada para atender os requisitos do RBHA 65 § 65.57, referentes ao estágio operacional de 90 dias com 40 despachos reais sob supervisão de um instrutor DOV (ou disposições equivalentes do RBAC que vier a substituí-lo). Já no caso de despachantes recém contratados, mas que já possuem experiência anterior em operadores sob o RBAC nº 121, uma quantidade de 10 despachos sob supervisão de um instrutor DOV tem se mostrado

eficiente para sua familiarização com os procedimentos na nova empresa. Em qualquer caso, no máximo dois voos supervisionados devem ser utilizados para instrução por dia.

5.4.3.2 **Inicial de Equipamento.** Esse treinamento é necessário para habilitar os despachantes em aeronaves de outro grupo. O operador deve enfatizar duas áreas: as novas características de operação da nova aeronave e as novas considerações que um despachante deve fazer em função da nova aeronave. Por exemplo, quando um despachante está se habilitando pela primeira vez na empresa em aeronaves a reação, será necessário treinamento em meteorologia de altas altitudes, em detecção e prevenção de turbulência de céu claro, em tropopausa e em *jet streams*.

5.4.3.3 **Transição.** Esse treinamento é necessário para habilitar os despachantes em aeronaves do mesmo grupo. O despachante deve ser plenamente qualificado e habilitado em uma aeronave do mesmo grupo para ser elegível ao treinamento de transição. Assumindo-se que o despachante já possua familiaridade com as características das aeronaves deste grupo, o segmento de currículo deste treinamento de solo consiste quase que exclusivamente em treinamento nas características específicas da nova aeronave.

5.4.4 Avaliação das horas do treinamento

5.4.4.1 **Horas de treinamento Inicial de Nova Contratação – Solo, e Inicial de Equipamento – Solo.** O parágrafo 121.422(c) do RBAC nº 121 especifica as seguintes horas mínimas de instrução requeridas para os segmentos de currículo Inicial de Nova Contratação – Solo, e Inicial de Equipamento – Solo, para despachantes operacionais de voo:

- a) **Grupo I** – aeronaves convencionais – 30 horas;
- b) **Grupo I** – aeronaves turboélice – 40 horas;
- c) **Grupo II** – aeronaves a reação – 40 horas.

5.4.4.2 **Horas de treinamento Transição.** As horas programadas para o treinamento de transição não são especificadas no RBAC nº 121. O número de horas necessárias para o treinamento de transição varia amplamente, dependendo da similaridade dos tipos de aeronave envolvidas e da experiência do despachante operacional de voo. Com tipos de aeronaves similares, o treinamento de transição pode não ser tão extensivo. Quando as diferenças entre os tipos de aeronave são grandes, é necessário um treinamento mais extenso.

5.4.4.3 **Determinando as horas gerais de treinamento de solo.** A ANAC considerará a complexidade tanto da operação como da aeronave ao avaliar a ementa do segmento de currículo de treinamento de solo de um operador. O treinamento para um tipo complexo de operação pode exigir mais do que o requisito regulamentar mínimo de 40 horas. As horas programadas propostas inicialmente devem ser pelo menos as 40 horas especificadas no § 121.422. Normalmente, o treinamento requerido só pode ser realizado no mínimo de 40 horas requeridas pelo regulamento nos casos de operações simples e com no máximo um ou dois tipos de aeronave. Quando as operações são complexas e vários tipos diferentes de avião estão envolvidos, são geralmente necessárias mais horas de treinamento. As horas de treinamento realmente necessárias somente poderão ser determinadas no processo de aprovação final através da verificação pela ANAC da

eficácia do treinamento (fase 4). As reduções nas horas programadas são apropriadas somente quando o operador demonstra que o treinamento fornecido é suficiente.

5.5 Segmento de currículo: Qualificação.

5.5.1 Generalidades

5.5.1.1 **Qualificação inicial.** O RBAC nº 121, no parágrafo 121.422(b), exige que o segmento de currículo de qualificação dos despachantes operacionais de voo, para todas as categorias iniciais (Inicial de Nova Contratação, Inicial de Equipamento e Transição) deve conter um exame de competência. No entanto, apenas o segmento de currículo de qualificação da categoria Inicial de Nova Contratação ou Inicial de Equipamento requer voo de familiarização operacional, pois o voo de familiarização deve ser realizado por grupo de aeronaves, conforme o parágrafo 121.463(a) do RBAC nº 121. Além disso, o parágrafo 121.463(d) exige que um despachante esteja familiarizado com os procedimentos operacionais essenciais para cada especialidade da operação, como uma área de operação sobre o qual o despachante exerce sua jurisdição. Um meio para cumprir esta regra é realizar um exame de competência em uma área representativa da operação na qual o despachante da aeronave está qualificado.

5.5.1.2 **Periodicidade.** O RBAC nº 121 exige que os despachantes completem anualmente pelo menos um exame de competência, um voo de familiarização operacional e que mantenham familiaridade com os procedimentos operacionais para o segmento, ou área, operacional sobre o qual exercem jurisdição.

5.5.1.2.1 O parágrafo 121.433(c)(1)(ii) exige que cada despachante operacional de voo complete treinamento periódico e um exame de competência a cada 12 meses, em relação a cada tipo de aeronave em que o despachante esteja habilitado para despachar.

5.5.1.2.2 A Seção 121.463(c) exige que cada despachante de aeronave complete o voo de familiarização operacional periódico a cada 12 meses em algum tipo de aeronave para cada grupo de aeronave em que o despachante esteja habilitado para despachar.

Nota: um exame de competência ou um voo de familiarização operacional concluído no mês anterior ou no mês após o mês de treinamento / verificação, é considerado como concluído no mês de treinamento / verificação. Este período de três meses é denominado período de elegibilidade, conforme 4.1.13 desta IS.

5.5.1.2.3 O parágrafo 121.463(d) exige que cada despachante operacional de voo esteja "... familiarizado com todos os procedimentos operacionais essenciais para o segmento da operação sobre o qual ele exerce a jurisdição de despacho".

5.5.2 Exame de competência (exame prático).

5.5.2.1 O parágrafo 121.422(b) exige que um despachante operacional de voo demonstre conhecimento e habilidade para a ANAC ou um examinador credenciado DOV durante um exame de competência. A definição de examinador credenciado é uma pessoa que o operador indicou e treinou, e que foi aprovado pela ANAC para realizar a verificação da competência dos demais despachantes do operador. Um examinador credenciado não precisa necessariamente ser uma pessoa com um título de gerente, supervisor ou

coordenador, mas deve ser atualmente habilitado como despachante para o operador. Durante a verificação de competência, o candidato só precisa demonstrar conhecimento e capacidade nas áreas geográficas para as quais está se qualificando.

- 5.5.2.2 Condução do exame. A verificação de competência deve ser uma avaliação abrangente em que a ANAC ou o examinador credenciado DOV observa todos os aspectos da função de despacho. Uma parte do exame de competência deve consistir em o candidato despachar um voo real ou simular um voo real. Se o candidato não estiver qualificado atualmente para despachar um voo real, um despachante qualificado deve revisar e assinar todos os documentos necessários, o que não será necessário no caso de uma simulação. A parte restante do exame pode ser conduzida em uma sala de aula ou outro ambiente que permita que o candidato demonstre os conhecimentos e habilidades nas áreas que poderiam não ser observadas durante um período de serviço rotineiro. A padronização da condução do exame pratico DOV é descrita em IS específica.
- 5.5.2.3 Diferenças nos exames em função da categoria de treinamento. As seguintes orientações devem ser seguidas pelos examinadores ao aplicar os exames práticos DOV:
- 5.5.2.3.1 Inicial de contratação. Os exames devem ser específicos para cada aeronave que o despachante será habilitado a despachar. Os exames devem ser abrangentes o suficiente para que o novo despachante operacional de voo possa demonstrar adequadamente conhecimento e habilidade em situações normais e de emergência.
- 5.5.2.3.2 Inicial de equipamento e Transição. Os exames devem se limitar unicamente às aeronaves nas quais o despachante está se habilitando, salvo quando os exames serão utilizados como periódicos (em caso de mudança de período de elegibilidade ou por estar no período de revalidação).
- 5.5.2.3.3 Periódico e requalificação. O exame deve ser realizado especificamente para cada habilitação solicitada e deve englobar amostras representativas das rotas nas quais o despachante mantém qualificação. Os critérios mínimos para essa amostragem devem considerar a complexidade da operação (de passageiros ou cargueira, autorizações especiais, localidades com restrições especiais).
- 5.5.2.3.4 Operações especiais. Quando um despachante é qualificado em *Extended Operations* – ETOPS (ou *Extended Diversion Time Operations* – EDTO), ou em operações planejadas com redespacho em rota, os exames aplicados devem avaliar obrigatoriamente essas funções.
- 5.5.2.4 Nível de proficiência. O candidato a despachante operacional de voo deve estar apto a satisfatoriamente despachar os voos na mesma quantidade de tempo que o operador determina que seus despachantes qualificados realizem o mesmo trabalho. Deve-se avaliar se o candidato tem um nível de proficiência tal que o resultado bem-sucedido do trabalho do despachante nunca fique em dúvida.
- 5.5.3 Segmento de currículo de qualificação para o treinamento Inicial de contratação ou de equipamento
- 5.5.3.1 A ANAC irá se assegurar que a descrição detalhada do curso do operador submetido para aprovação inicial contenha pelo menos cada módulo requerido e a citação regulatória.

Antes de conceder a aprovação final, a ANAC irá verificar se os examinadores credenciados do operador exigem padrões adequados de proficiência nos exames de competências dos despachantes operacionais de voo e que os voos de familiarização operacional atinjam os objetivos de treinamento.

5.5.4 Segmento de currículo de qualificação para o treinamento de Transição

5.5.4.1 A seção 121.422 requer, como evento de um segmento de currículo de qualificação do treinamento de transição, apenas o exame prático para verificação de competência específico. A categoria de treinamento de transição não requer voo de familiarização operacional. Se o exame prático for coincidente com os exames práticos periódicos, no entanto, será requerido o voo familiarização operacional como parte do módulo do treinamento periódico. Antes de conceder a aprovação final, a ANAC irá verificar se os examinadores credenciados do operador exigem um padrão adequado de proficiência nos exames de competências dos despachantes operacionais de voo.

5.5.5 Voo de familiarização operacional

5.5.5.1 Um despachante operacional de voo deve realizar um voo de familiarização operacional em um tipo de aeronave de cada grupo quando inicialmente se qualificar nesse grupo de aviões e, depois disso, anualmente. A seção 121.463(a)(3) especifica que a substituição de 1 hora de **tempo de voo** por cada decolagem e pouso adicional pode reduzir as 5 horas de familiarização operacional a 2 horas, 30 minutos.

Trechos	Mínimo de horas de voo
1 decolagem e 1 pouso	5 horas
2 decolagens e 2 pousos	4 horas
3 decolagens e 3 pousos	3 horas
4 decolagens e 4 pousos	2,5 horas
5 decolagens e 5 pousos	2,5 horas

5.5.5.2 **Objetivos do treinamento.** Os voos de familiarização operacional devem atingir os seguintes objetivos de treinamento:

5.5.5.2.1 Os voos selecionados devem levar o candidato a despachante operacional de voo pelas áreas essenciais em que o candidato deve ser qualificado. Os voos devem transitar uma das principais áreas terminais (TMA) dentro da região. Para os voos de familiarização operacional em anos consecutivos, o operador deve ter um plano para expor sistematicamente um despachante às diferentes rotas e áreas terminais que estão sob sua responsabilidade.

5.5.5.2.2 Os operadores devem se assegurar que os despachantes operacionais de voo responsáveis pelas rotas sobre grandes extensões de água tenham uma familiarização operacional nessas rotas e com os procedimentos de tripulação de voo, da mesma forma como nas rotas domésticas. Os despachantes responsáveis pelo ETOPS devem observar essas operações.

5.5.5.3 Voo de familiarização operacional em um **simulador**. O RBAC nº 121 permite que os despachantes operacionais de voo realizem a familiarização operacional da aeronave em um simulador. Depois que o despachante estiver qualificado, pode-se permitir que

observe o treinamento de voo LOFT e o treinamento de gerenciamento de recursos do *cockpit* dos membros da tripulação de voo (CRM). Esse treinamento deve se relacionar diretamente com os deveres dos despachantes. No entanto, a realização da familiarização em simulador deve ser utilizada como exceção, sendo que não será dada autorização para voos de familiarização operacional repetidamente realizados em simulador em vez de voos reais. Não será autorizado o uso de um simulador em vez de voos reais nas categorias de treinamento Inicial de Nova Contratação ou Inicial de Equipamento. Se circunstâncias especiais existirem (por exemplo, questões médicas ou físicas) que exigem procedimentos alternativos a essa norma, o operador deverá solicitar tal procedimento alternativo formalmente. Os pedidos de desvio devem incluir uma explicação das circunstâncias que exigem o procedimento alternativo.

- 5.5.5.3.1 O RBAC nº 121 não permite a redução de horas em um simulador.
- 5.5.5.4 Quando um operador introduz na sua frota um novo grupo de aeronaves, um despachante operacional de voo pode atuar por 90 dias a partir dessa data sem ter completado a familiarização operacional requerida.
- 5.5.5.5 Recomenda-se que o voo de avaliação operacional seja programado para depois da realização dos currículos de treinamento e antes do exame de competência, preferencialmente no “mês de treinamento / verificação”, ou dentro do período de elegibilidade.
- 5.5.6 Familiarização com áreas de operação
- 5.5.6.1 Os operadores tipicamente atribuem despachantes operacionais de voo para exercer autoridade e controle operacional sobre uma determinada área geográfica, ou segmento da operação, mas podem exigir que o despachante mantenha a familiaridade em áreas ou segmentos adicionais. O parágrafo 121.463(d) exige que os operadores se assegurem que cada despachante esteja familiarizado com todos os procedimentos operacionais essenciais em um determinado segmento da operação ou área geográfica antes de lhe atribuir a responsabilidade de despacho ou controle operacional nessa área. Este treinamento não deve ser confundido com o voo de familiarização operacional, que expõe o despachante aos procedimentos de voo por parte da tripulação.
- 5.5.6.2 **Perda da familiarização.** Os operadores devem desenvolver os critérios que identificam quando um despachante operacional de voo não está atualizado o suficiente para trabalhar em um segmento ou área e devem desenvolver os procedimentos necessários para a sua familiarização. Os meios que o operador pode usar para identificar quando um despachante não está atualizado dependem de muitos fatores, como a complexidade da operação em um segmento específico, a experiência do despachante e o tempo de ausência do despachante longe da função.
- 5.5.6.3 **Refamiliarização.** Dependendo da situação, o método que o operador usa para restabelecer a familiarização pode ser tão simples como um *briefing* por um despachante qualificado, ou tão complexo como uma verificação de competência por um examinador credenciado (não confundir com o currículo de requalificação).
- 5.6 Currículo de treinamento: Periódico.

5.6.1 Generalidades

5.6.1.1 As seções 121.427 e 121.415 exigem que os operadores conduzam o treinamento periódico para garantir que cada despachante operacional de voo permaneça adequadamente treinado e proficiente em tarefas e responsabilidades a eles atribuídas em relação a cada avião e tipo de operação designados. O parágrafo 121.415(g)(2) também exige o treinamento do despachante em novos equipamentos, instalações, procedimentos e técnicas.

5.6.2 Requisitos de treinamento

5.6.2.1 O parágrafo 121.433(c)(1)(ii) exige que cada despachante operacional de voo complete treinamento periódico e que seja aprovado em exame de competência a cada 12 meses calendários. Os operadores também devem garantir que, além de realizar o exame de competência, cada despachante complete 5 horas em voos de familiarização operacional a cada 12 meses calendários, conforme exigido pelo parágrafo 121.463(c). O método padronizado é que o operador alinhe no “mês de treinamento / verificação” a realização do treinamento do despachante, do exame de competência e do voo de familiarização operacional, ou que os realize dentro do período de elegibilidade.

5.6.3 Horas programadas

5.6.3.1 O parágrafo 121.427(c)(3) especifica as horas mínimas programadas para instrução no treinamento periódico. O objetivo do treinamento periódico é garantir que os despachantes operacionais de voo permaneçam proficientes nas tarefas e nas responsabilidades atribuídas. O despachante cumpre esse objetivo quando ele ou ela pode atuar em um nível aceitável de proficiência, no momento imediatamente antes que se inicie o próximo ciclo de treinamento periódico, pois ultrapassá-lo pode exigir mais horas de treinamento do que o especificado na regulamentação. As horas mínimas requeridas são as seguintes:

- a) aeronaves do grupo I com motores convencionais: 08 horas;
- b) aeronaves do grupo I com motores turboélice: 10 horas;
- c) aeronaves do grupo II: 20 horas.

5.6.4 Conteúdo do treinamento periódico

5.6.4.1 A Seção 121.427 requer treinamento periódico em cada assunto do treinamento inicial. As seções 121.415 e 121.422 delineiam esses assuntos. A ANAC irá avaliar se os operadores têm os meios de identificar e corrigir as deficiências no conhecimento e na proficiência dos despachantes operacionais de voo em cada aeronave e em cada uma das áreas requeridas.

5.6.4.1.1 O parágrafo 121.415(g)(2) requer treinamento em novos equipamentos, instalações, procedimentos e técnicas. Os operadores devem reservar um período de tempo, ou módulo(s), no treinamento periódico a cada ano para esses tópicos. Eles também devem abordar problemas e preocupações atuais. Esse treinamento específico deve ser revisado anualmente.

- 5.6.4.1.2 O treinamento periódico em cada tipo de aeronave, incluindo o treinamento de diferenças, deve ser realizado para despachantes operacionais de voo a cada ano. Esse treinamento deve se relacionar direta e especificamente com os deveres do despachante e pode não ser simplesmente uma repetição do treinamento dado aos membros da tripulação de voo. A quantidade de treinamento dada ao despachante deve garantir a proficiência contínua nas suas obrigações em relação a cada tipo de aeronave.
- 5.6.5 Aprovação do treinamento periódico
- 5.6.5.1 O operador deve preparar uma descrição detalhada do curso para a aprovação inicial, contendo detalhes das horas de treinamento propostas e uma programação das áreas abrangentes a serem abordadas.
- 5.6.5.2 As horas de treinamento anuais propostas na ementa do curso devem inicialmente atender ou exceder as especificações regulatórias. Normalmente, o treinamento periódico necessário pode ser realizado nas horas mínimas especificadas por regulamento apenas para operações simples de um ou dois tipos de aeronave. O treinamento para operações complexas e para diferentes tipos de aeronaves normalmente requer mais horas. Tanto a ANAC quanto os operadores só podem determinar a efetividade das horas reais de treinamento necessárias observando e avaliando a eficácia do treinamento fornecido.
- 5.6.5.3 Após a aprovação final, o operador pode variar o conteúdo dos módulos de treinamento designados para tópicos de novos sistemas, equipamentos, procedimentos e atualidades.
- 5.7 Currículo de treinamento: Requalificação.
- 5.7.1 Generalidades
- 5.7.1.1 O RBAC nº 121 não aborda especificamente a requalificação do despachante operacional de voo. Quando os despachantes perdem sua qualificação e a conformidade com o RBAC nº 121, eles devem se requalificar antes de atuar como despachante novamente. O parágrafo 121.415(g)(1) exige que, além das categorias de treinamento inicial, de transição e periódico, seja providenciado para cada despachante o treinamento necessário para manter a proficiência em cada avião e operação em que atue. É responsabilidade do operador desenvolver o currículo de treinamento de requalificação para retornar um despachante que tenha perdido a qualificação a um status qualificado.
- 5.7.1.2 Os despachantes operacionais de voo que não completaram o treinamento periódico, um exame de competência ou o voo de familiarização operacional dentro do período de elegibilidade, ou que ficaram afastados de suas funções por prolongado período, devem completar o treinamento de requalificação antes que eles possam atuar novamente como despachantes em voos comerciais sem supervisão. O conteúdo e a duração do currículo de requalificação dependem do período de tempo em que o despachante ficou afastado da função. A ANAC irá se certificar que a descrição detalhada do currículo de requalificação contenha as horas específicas de treinamento e eventos para requalificação do despachante. Operadores devem entender que a base para a requalificação é a demonstração da proficiência específica do despachante por meio de um exame prático para a verificação da sua competência e o cumprimento do treinamento faltante. Um despachante deve receber a quantidade de treinamento suficiente para alcançar um nível aceitável de proficiência. A quantidade de horas para o treinamento de requalificação

nunca pode ser inferior ao tempo necessário para o treinamento periódico anual. Se um despachante atingir um nível de proficiência em menos horas do que as adicionais programadas, o despachante não precisa completar as horas adicionais programadas remanescentes.

5.7.2 Horas programadas

5.7.2.1 Considerando que no “mês de treinamento / verificação” (mês devido) dentro do período de elegibilidade um despachante operacional de voo deva realizar um treinamento periódico, tendo este treinamento sido completado ou não, as horas necessárias mínimas para requalificação são descritas na tabela a seguir:

Tempo desde o mês devido	Segmento de Treinamento	Segmento de Qualificação
Até 3 meses calendários	Treinamento Periódico (se não foi completado no período de elegibilidade)	Qualquer módulo que não foi completado no período de elegibilidade, seja EC e/ou VFO
Entre 3 meses e 6 meses	8 horas de treinamento adicional, e treinamento periódico (se não foi completado no período de elegibilidade)	EC (e, se não foi completado no período de elegibilidade, VFO)
Entre 6 meses e 12 meses	8 horas de treinamento adicional, treinamento periódico, e capacitação em serviço (CAS ou OJT)	EC e VFO
Entre 12 meses e 36 meses	16 horas de treinamento adicional, treinamento periódico, e capacitação em serviço (CAS ou OJT)	EC e VFO
Mais que 36 meses	Treinamento Inicial	EC e VFO

Legenda: EC – Exame de Competência, e VFO – Voo de Familiarização Operacional

5.8 Instrutores DOV

5.8.1 Requisitos regulatórios.

a) O RBAC nº 121, § 121.401(a)(2) exige que os detentores de certificado forneçam instrutores de solo suficientes qualificados para conduzir os treinamentos de solo exigido pelo regulamento.

b) O parágrafo 121.401(a)(4) requer que os detentores de certificados forneçam instrutores de despachante operacional de voo suficientes, para realizar o treinamento de solo exigidos pelo regulamento.

c) O parágrafo 121.401(f)(1) especifica que cada instrutor responsável por um determinado assunto de treinamento ou segmento curricular deve certificar, ou prover certificado, da proficiência e do conhecimento dos indivíduos após a conclusão com aproveitamento desse treinamento.

d) O parágrafo 121.402(a) especifica que cada instrutor deve estar trabalhando para, ou sob o controle direto do detentor do certificado, ou para outro detentor do certificado sob o RBAC nº 121 ou para um centro de treinamento sob o RBAC nº 142.

e) A seção 121.412a especifica os requisitos de qualificação e treinamento para instrutores de despachante operacional de voo:

- i) possuir a licença e as habilitações necessárias para trabalhar como despachante operacional de voo;
- ii) possuir contrato de trabalho na função DOV (sendo essa exercida no mínimo há 3 anos);
- iii) ter completado com sucesso o treinamento para os aviões envolvidos (inicial, transição e periódicos);
- iv) ter completado satisfatoriamente os apropriados exames de competência; e
- v) ter completado com sucesso os treinamentos requeridos para instrutor.

5.8.2 Visão geral do papel e características do instrutor DOV. Um instrutor DOV é uma pessoa empregada por um operador com a finalidade de treinar despachantes operacionais de voo em um programa de treinamento aprovado. Os instrutores devem conhecer os requisitos aplicáveis dos RBAC/RBHA 65, 91, 110, 119 e 121, além de políticas e práticas operacionais de segurança da ANAC e as políticas e procedimentos do operador. Um instrutor DOV deve possuir habilidades de comunicação efetivas e uma atitude que sempre reflita profissionalismo e uma visão positiva em relação à segurança.

5.8.3 Treinamento e qualificação. Um indivíduo deve cumprir os requisitos de capacitação e qualificação do operador para conduzir instrução, conforme seu Programa de Treinamento aprovado, por completar com sucesso o Curso de Formação de Instrutores do operador. Apesar de o RBAC nº121 não abordar especificamente o requisito de carga horária e conteúdo desse curso, recomenda-se que os operadores utilizem o Curso de Formação de Facilitadores de Aprendizagem, disponível no site de Capacitação da ANAC em <https://sistemas.anac.gov.br/capacitacao>, como referência para seu planejamento de conteúdo e carga horária. Os instrutores DOVs devem receber treinamento do material do curso a ser ministrado e em pelo menos nos seguintes tópicos:

- a) os princípios fundamentais do processo de aprendizagem;
- b) elementos de ensino efetivo, planejamento e objetivos de ensino e de aula, métodos e técnicas de instrução;
- c) o papel do instrutor, deveres, privilégios, responsabilidades e limitações;
- d) políticas e procedimentos do operador para o treinamento; e

e) avaliação do ensino e aprendizagem, métodos para construção de instrumentos de avaliação, e *feedback*.

5.8.4 Registros de treinamento e qualificação. O operador deve manter a documentação do treinamento e qualificação para cada instrutor DOV e deve disponibilizar essa documentação para inspeção pela ANAC por sua solicitação. Uma lista de instrutores DOV deve ser fornecida por ocasião do processo de aprovação do programa de treinamento DOV e, após a aprovação do programa, mantida sempre atualizada e disponível e acessível para consulta da ANAC.

5.9 Examinadores Credenciados DOV

5.9.1 Requisitos regulatórios.

a) O parágrafo 121.401(a)(4) requer que os detentores de certificados forneçam examinadores credenciados de despachante operacional de voo suficientes, para realizar os exames de competência exigidos pelo regulamento.

b) A seção 121.412b especifica os requisitos de qualificação e treinamento para examinadores credenciados despachante operacional de voo:

- i) possuir a licença e as habilitações necessárias para trabalhar como despachante operacional de voo;
- ii) possuir contrato de trabalho na função DOV (sendo essa exercida no mínimo há 3 anos);
- iii) ter completado com sucesso o treinamento para os aviões envolvidos (inicial, transição e periódicos);
- iv) ter completado satisfatoriamente os apropriados exames de competência;
- v) ter completado com sucesso os treinamentos requeridos para examinador, tanto do operador como da ANAC;
- vi) ter exercido por no mínimo 6 meses a função de instrutor no operador; e
- vii) ter sido aprovado pela ANAC para as funções de examinador.

c) O parágrafo 121.422(b) exige que os despachantes de aeronaves recebam exames de competência, fornecidos por examinadores credenciados adequadamente qualificados.

5.9.2 Visão geral do papel e características do examinador credenciado DOV. O papel do examinador credenciado é garantir que os despachantes operacionais de voo atinjam os padrões de competência demonstrando conhecimentos e habilidades nos assuntos de treinamento exigidos pelo RBAC nº 121. Os examinadores devem conhecer os requisitos aplicáveis dos RBAC/RBHA 65, 91, 110, 119 e 121, além de políticas e práticas operacionais de segurança da ANAC, e as políticas e procedimentos do operador.

5.9.3 Treinamento e qualificação. Um operador sob o RBAC nº 121 deve estabelecer e manter um programa para treinar e qualificar os seus examinadores credenciados DOV. Um

indivíduo deve estar licenciado e habilitado como um despachante operacional de voo para que se qualifique como candidato a um examinador. Neste contexto, “licenciado e habilitado” significa que um indivíduo completou com sucesso todos os requisitos de treinamento e qualificação nos §§ 121.415, 121.422 e 121.427 (incluindo exames de competência). Para manter a qualificação como examinador credenciado DOV, um indivíduo deve permanecer atualizado e qualificado como um despachante operacional de voo por completar o treinamento periódico, incluindo os exames de competência requeridos. Adicionalmente é mandatório o candidato a examinador ser aprovado em um curso de formação inicial de examinadores credenciados DOV, ministrado pela ANAC. Apenas após a aprovação nos treinamentos mínimos, tanto do operador como da ANAC, o candidato a examinador poderá ser submetido a um processo de credenciamento para comprovação do cumprimento dos requisitos regulatórios da seção § 121.412b. A IS nº 121-002 fornece orientação sobre o processo de credenciamento inicial, credenciamento e vigilância dos Examinadores Credenciados e a sua atuação nas empresas de transporte aéreo regidas pelo RBAC nº 121, incluindo do Examinador Despachante Operacional de Voo.

- 5.9.4 Pessoal. A fim de garantir a continuação da qualificação de seu quadro de despachantes operacionais de voo, os operadores sob o RBAC nº 121 devem empregar pelo menos dois examinadores DOV. Em casos raros, como na certificação inicial de um operador aéreo, ou mudanças súbitas da equipe, pode haver o emprego de um único examinador credenciado DOV. Porém, a taxa recomendada de emprego de examinadores credenciados DOV é de aproximadamente 10% do total de despachantes operacionais de voo contratados pelo operador.
- 5.9.5 Registros de treinamento e qualificação. O operador deve manter a documentação do treinamento e da qualificação para cada examinador credenciado DOV e deve disponibilizar essa documentação para inspeção da ANAC quando solicitado.

6 APÊNDICES

- A. Representação esquemática genérica do Programa de Treinamento DOV.
- B. Ajuda de trabalho para identificação das categorias e currículos mínimos.
- C. Ficha de Voo de Familiarização DOV.
- D. Controle das alterações

7 DISPOSIÇÕES FINAIS

- 7.1 Os casos omissos serão dirimidos pela SPO.
- 7.2 Esta IS entra em vigor em 26 de março de 2018.

APÊNDICE A – REPRESENTAÇÃO ESQUEMÁTICA DO PROGRAMA DE TREINAMENTO PARA DOVS

Parte A

Programa de Treinamento Geral de um Operador			
Instalações	Instrutores	Material didático	Equipamento de instrução
Examinadores	Simuladores	Controle de qualidade	Métodos de instrução
Categorias de Treinamento			

Parte B

Categorias de Treinamento aplicáveis ao DOV				
Inicial de Contratação	Inicial de Equipamento	Transição	Periódico	Requalificação
DOV	DOV	DOV	DOV	DOV

Parte C

Currículo: Inicial de Nova Contratação DOV B-727 (96h*)	
Doutrinação Básico (40h) Solo – Procedimentos Operacionais (16h) Solo – Aeronave (24h) Qualificação (16h)	<i>Segmentos de currículo dentro do currículo de treinamento</i>

Parte D

Segmento de Currículo: Doutrinação Básico DOV (40h*)	
Introdução e orientação (4h) Regulamentos apropriados – RBAC (8h) Especificações Operativas – EO (8h) Manual de Despacho Operacional – MDOV (8h) Deveres e responsabilidades do DOV (12h)	<i>Módulos de treinamento dentro do segmento de currículo</i>

Parte E

Módulo de Treinamento: Responsabilidades e Obrigações do DOV (12h*)	
Responsabilidade compartilhada DOV-PIC (1h) Análise de meteorologia pré-turno (2h) Briefing de passagem de turno (1h) Preparação da documentação do despacho (4h) Briefing com a tripulação (1h) Controle operacional e monitoramento (3h)	<i>Elementos e eventos dentro do módulo de treinamento</i>

*Todas as horas de treinamento nesta representação são apenas ilustrativas.

APÊNDICE B – AJUDA DE TRABALHO PARA IDENTIFICAÇÃO DAS CATEGORIAS E CURRÍCULOS MÍNIMOS

Este apêndice apresenta uma sugestão de método, ilustrativo, para identificar as categorias e os currículos necessários.

Quais são as aeronaves do operador pertencentes ao grupo I?					
Quais são as aeronaves do operador pertencentes ao grupo II?					

O Treinamento Inicial de Contratação vai se iniciar em qual grupo?	() Grupo I () Grupo II
O Treinamento Inicial de Contratação vai englobar todas as aeronaves do mesmo grupo?	() Sim () Não
Se não, qual é a aeronave base do treinamento?	
O Treinamento inicial de equipamento para o outro grupo será baseado em qual aeronave?	

Considerando as informações acima, insira um “X” nos campos da tabela onde será necessário um Currículo.

1. Marque as aeronaves de cada grupo;
2. Pensando na trilha de capacitação do despachante, identifique o treinamento Inicial de Contratação;
3. Identifique quais aeronaves necessitarão de treinamento de Transição;
4. Se houver aeronaves de outro grupo, identifique em qual será o Treinamento Inicial de Equipamento;
5. Se houver mais aeronaves desse grupo, identifique o treinamento de Transição necessário;
6. Para cada aeronave identifique o treinamento Periódico e de Requalificação necessário.

Para cada item marcado será necessário um currículo de treinamento.

Categorias de Treinamento x Currículos Necessários	Aeronaves Grupo I					Aeronaves Grupo II				
Preencha as aeronaves operadas >>										
Treinamento Inicial de Contratação										
Treinamento Inicial de Equipamento										
Treinamento de Transição										
Treinamento Periódico										
Treinamento de Requalificação										

Para cada Currículo, verifique a seguinte estrutura:

Categorias de Treinamento.	
Currículos de Treinamento.	
Segmentos de Currículos.	
Módulos de Treinamento.	
Módulos de Qualificação.	
Cada Currículo e Segmento de Currículo proposto ou alterado apresenta a seguinte informação: Nome do Operador , Tipo de Aeronave , Função e Título do currículo ou segmento?	

APÊNDICE C – FICHA DE VOO DE FAMILIARIZAÇÃO OPERACIONAL - DOV

Este apêndice exemplifica o uso ilustrativo da Ficha de Voo de Familiarização Operacional - DOV.

[Logotipo da empresa]

PTO DOV
 Capítulo 3 § 3.2.1 [Insira seção do PTO]



Data: XX/XX/20XX

VOO DE FAMILIARIZAÇÃO OPERACIONAL PARA DESPACHANTES OPERACIONAIS DE VOO

Nº Voo: BR 8999	Rota: GRU-SSA	Grupo: () I (<input checked="" type="checkbox"/>) II	Acft: B-727	Matr: PR-XXX
-----------------	---------------	---------------------------------------------------------	-------------	--------------

Nome DOV: <i>Despachante Operacional de voo</i>	CANAC: 123456
Nome Cmte: <i>Piloto em comando</i>	CANAC: 987654

Dados do Voo	Planejado	Observado
ETD – ETA	1820 / 2020	1840 / 2100
ITEM MEL	NILL	32-42-01 Antiskid System
NOTAM – NANU – AIP	RWY 09R/27L CLSD DEVIDO SER MAINT	-
MET. ORIGEM (METAR SIGWX-SAT)	SBGR 281800Z 14004KT CAVOK 27/09 Q1019	OKT – CAVOK – 20º
MET. ROTA (SIGMET-AIREP-PIREP)	NILL	TURB SBCF FL 310
MET. DESTINO (TAF-SIGWX-SAT)	SBSV 281600Z 2818/2918 14010KT 8000 SCT017 TX27/2818Z TN24/2908Z TEMPO 2911/2913 6000 SHRA BKN015 FEW020TCU RMK PEU	290/02 – SCT017 – 20º
PAYLOAD	130140	131100
TO WEIGHT	159341	160841
TO FUEL	38800	39500
TO FLAP	15	15
TO CG	25%	25%
TO SPEEDS	144/144/158	148/148/157
SID	SJC 1B	SJC 1B

HORA TOC	0630	0703
OAT/TAT TOC	M33	M30
VENTO TOC	320/44	320/45
AWY	UZ14 – UZ36	UZ14 – UZ36
NÍVEL FL	310	270/CNF/310

HORA TOD	0755	0830
OAT/TAT TOD	M33	M33
VENTO TOD	120/20	116/25
STAR	BOMED 1	BOMED 1
IAP	IURAG 1A	IURAG 1A
TRIP FUEL	19184	19583
TRIP TIME	0157	0159
LD WEIGHT	140157	141657

Comentários: Saída tardia da aeronave devido a atendimento de passageiros no checkin. Houve LMC de 03 pax + 50kg bags.
 Sequenciamento para decolagem demorou 10 min.

() O Dov declara que o voo realizado não foi na mesma rota do ano anterior.

Assinatura DOV: *Despachante Operacional de voo*

Assinatura Cmte: *Piloto em comando*

Esta ficha atende os propósitos de treinamento requeridos pelo RBAC 121.463(a)(3).
 IS nº 121-008 Apêndice C.

Modelo disponível no site ANAC (Página Inicial > Assuntos > Setor Regulado > Empresas) em [Modelos e Formulários](#).

APÊNDICE D – CONTROLE DE ALTERAÇÕES

[Reservado]