

APROVAÇÃO DO PROGRAMA DE ASCENSÃO OPERACIONAL DE PILOTOS DE HELICÓPTEROS DO CBMDF

Portaria nº 39, de 2 de dezembro de 2021.

Dispõe sobre a ascensão operacional de piloto de helicópteros da Corporação, na forma que especifica e dá outras providências.

O COMANDANTE-GERAL, no uso das atribuições que lhe confere o art. 7º, do Decreto Federal 7.163, de 29 abr. 2010, considerando a instrução constante do Processo SEI 00053-00060967/2021-12, resolve:

Art. 1º Fica aprovado o Programa de Ascensão Operacional de Pilotos de Helicópteros do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal, na forma do [Anexo Único da Portaria](#).

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Fica revogada a Portaria nº 7, de 9 de março de 2005.

ROGÉRIO ALVES DUTRA - Cel. QOBM/Comb.
Comandante-Geral

(NB CBMDF/GABCG/00053-00060967/2021-12)

ANEXO ÚNICO DA PORTARIA

Programa de Ascensão Operacional de Pilotos de Helicópteros do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal

1. DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

1.1. Finalidade

O presente Programa busca apresentar os parâmetros a serem cumpridos durante a ascensão técnico-profissional dos pilotos de helicópteros do CBMDF.

1.2. Objetivo

Padronizar a evolução operacional dos pilotos de helicópteros do CBMDF a fim de garantir um aprimoramento técnico eficiente, que atenda às necessidades operacionais e à Doutrina de Segurança de Voo adotada na Corporação.

1.3. Justificativa

O elemento humano é a parte mais flexível, adaptável e valiosa dentro do sistema aeronáutico, porém é também a mais vulnerável às influências externas, que podem afetar negativamente o seu comportamento. O homem ainda é o ponto fraco da cadeia de prevenção; ele é apenas o elo final de uma cadeia de eventos e de situações que irão culminar no acidente aeronáutico.

A atividade aérea do CBMDF caracteriza-se pela complexidade de suas missões e o alto risco a que são submetidas as tripulações de voo. A infinidade de solicitações diárias atendidas pelo Corpo de Bombeiros, envolvendo ações de salvamento, combate a incêndio e emergência médica a qualquer hora, exige uma constante prontidão de nossas equipes e um preparo operacional elevado.

Face ao exposto, é imprescindível que o piloto do Corpo de Bombeiros tenha um perfil próprio e padrão técnico elevado desenvolvido por meio do “Programa de Ascensão Operacional de Pilotos de Helicópteros do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal” a fim de que este adquira capacidade e segurança para cumprir a missão que lhe for confiada, sob pena da perda de vidas e bens de valores imensuráveis.

Para que o piloto possa alcançar o nível desejável é importante o estabelecimento de um padrão evolutivo, que possibilite uma ampliação de conhecimentos e experiências, na medida exata de suas responsabilidades e exigências operacionais da própria atividade. Reduzindo, portanto, o risco de incidentes e acidentes, e contribuindo diretamente para a segurança de voo em nossa atividade.

2. DEFINIÇÃO DE TERMOS

- **Carga externa:** Operação onde o helicóptero transporta materiais (objetos) por meio de um cabo suspenso preso a um gancho embaixo da aeronave;
- **Conselho de voo:** Organismo doutrinário e avaliador das condutas pessoais e coletivas, procedimentos operacionais, etapas funcionais e de qualificação. Tem a finalidade de emitir resoluções técnicas que garantam à luz da segurança de voo e do Programa de Ascensão Operacional de Pilotos de Helicópteros do CBMDF, a elevação da qualidade na atividade aérea da corporação. Possui ainda, a capacidade de excluir qualquer tripulante que não tenha conduta técnico-profissional compatível com a atividade aérea;
- **Currículo de solo:** Conjunto de componentes curriculares necessários para realização da instrução teórica, desenvolvida em sala de aula ou outro ambiente instrucional;
- **Currículo de treinamento:** Conjunto de componentes curriculares de um treinamento específico, com as respectivas cargas horárias;

- **Currículo de voo:** Conjunto de componentes necessários para realização da instrução prática conduzida a bordo de aeronave;
- **Helibalde:** Equipamento de combate a incêndio, acoplado ao gancho do helicóptero;
- **IFR:** Operação de uma aeronave segundo as regras do voo por instrumentos;
- **McGuire:** Técnica de resgate que consiste na extração de carga viva (pessoas ou animais) de locais de difícil acesso por meio de uma corda suspensa pelo helicóptero;
- **Operações de rapel em helicóptero:** Técnica de descida vertical, em que o militar desce da aeronave ao solo por meio de uma corda;
- **Operador aerotático (OAT):** Agente público que exerça as atividades de segurança e táticas específicas da UAP;
- **Piloto monitorando (*pilot monitoring*):** Piloto em comando ou piloto segundo em comando no efetivo monitoramento das fases do voo, que exerce funções auxiliares ao piloto voando, segundo os SOP da UAP;
- **Piloto voando (*pilot flying*):** Piloto em comando ou piloto segundo em comando no efetivo controle da aeronave, por meio manual ou por meio do uso de automação, segundo os SOP da UAP;
- **Programa de Instrução a Comando (PIC):** Treinamento necessário para a assunção da função de comandante de aeronave. Equivale ao treinamento de experiência operacional sob supervisão para piloto em comando, previsto no RBAC 90;
- **Standard Operating Procedures - procedimentos operacionais padronizados - (SOP):** Procedimento Operacional Padrão;
- **Treinamento de diferenças:** Treinamento complementar requerido ao piloto, para exercício da mesma função a bordo, nas variantes de um mesmo modelo e fabricante de aeronave;
- **Treinamento de transição entre modelos de aeronaves:** Treinamento requerido para exercício de uma mesma função a bordo, em outro modelo de aeronave da UAP;
- **Treinamento inicial:** Treinamento introdutório requerido para exercício de função na UAP;
- **Treinamento periódico:** Treinamento requerido ao profissional, com fins à atualização e manutenção da qualificação para exercício de função na UAP;
- **Treinamento:** Processo de aprendizagem, composto por um conjunto de currículos, para aquisição sistemática de conceitos, conhecimentos, atitudes, proficiência, técnicas, regras e/ou habilidades para o desempenho de uma função na UAP;
- **Unidade Aérea Pública (UAP):** grupamento, batalhão, divisão, centro, coordenação, coordenadoria, núcleo ou unidade responsável pelas operações aéreas do órgão ou ente da administração pública;
- **Voo de nacele:** Consiste na preparação do aluno para o voo, através de práticas na aeronave de instrução, parada, e com o auxílio e a orientação direta de um instrutor qualificado, que estará a bordo da aeronave.

3. PERFIL DO PILOTO DE HELICÓPTERO DO CBMDF

3.1. Avaliação do Perfil de Piloto

A avaliação das características necessárias aos pilotos é embasada na **Instrução de Aviação nº 006/1.1.5**, que trata a respeito do perfil de risco para pilotos das aeronaves de asas rotativas do CBMDF. O militar que estiver enquadrado dentro de um dos perfis de risco preconizado na instrução de aviação nº 006/1.1.5, será submetido ao conselho de voo com a finalidade de ser avaliado acerca de suas condições de permanência no exercício das funções de piloto do CBMDF.

4. REQUISITOS BÁSICOS PARA INGRESSAR NO PROGRAMA DE ASCENSÃO OPERACIONAL PARA PILOTOS DE HELICÓPTERO DO CBMDF

4.1. Características Funcionais

As funções de Piloto a bordo das aeronaves do CBMDF são privativas dos Oficiais Combatentes da ativa da Corporação. Os pilotos de helicópteros do CBMDF exercem as funções de **Piloto Primeiro em Comando** ou de **Piloto Segundo em Comando**.

4.2. Ingresso

Para ingressar no Programa de ascensão operacional para piloto de helicóptero o bombeiro militar oficial deve:

- a) Ter sido aprovado em seleção promovida pelo GAVOP;
- b) Ter, o oficial combatente, 8 anos de serviço no momento da inscrição para a seleção, no máximo;
- c) Atender os requisitos gerais para a concessão da licença de piloto privado, previstos no RBAC 61;
- d) Atender os requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto comercial, previstos no RBAC 61.

5. ATRIBUIÇÕES DO PILOTO PRIMEIRO EM COMANDO

5.1. O **Piloto Primeiro em Comando**, ao assumir o serviço, é responsável por exercer a função de **Comandante de Aeronave**.

5.2. Ao Piloto Primeiro em Comando, além das atribuições estabelecidas no Código Brasileiro de Aeronáutica, conforme requisitos previstos no item 90.23 "Requisitos para exercício da função de piloto em comando" do RBAC 90, cabe a responsabilidade sobre a decisão final acerca dos seguintes aspectos da operação aérea:

- 5.2.1. Cumprir e fazer cumprir os Regulamentos, Normas e Instruções aeronáuticas aplicáveis aos voos, assim como, todos os procedimentos estabelecidos pelo Comando da Unidade;
- 5.2.2. Ocupar o assento destinado ao comandante da aeronave, a não ser em voos de instrução (quando ministrando a mesma) ou, quando julgar conveniente;
- 5.2.3. Conduzir *briefings* de emergência durante o voo, principalmente nas fases críticas do mesmo;
- 5.2.4. A responsabilidade sobre a segurança operacional;
- 5.2.5. Executar os procedimentos de emergência que requeiram ação imediata, caso haja pane de qualquer natureza na aeronave;
- 5.2.6. Comandar a equipe de serviço, em solo;
- 5.2.7. Decisão acerca da capacidade operacional disponível diante dos acionamentos ao serviço aéreo, e emprego da aeronave;
- 5.2.8. Instruir e supervisionar a atividade do Piloto Segundo em Comando;
- 5.2.9. Planejamento de missão ou operação aérea;
- 5.2.10. Peso e balanceamento da aeronave;
- 5.2.11. Autonomia e abastecimento;
- 5.2.12. Condições de aeronavegabilidade da aeronave;
- 5.2.13. Meteorologia;
- 5.2.14. *Briefings* operacionais e de emergências;
- 5.2.15. Gerenciamento dos recursos de cabine, principalmente nas fases críticas do voo (cabine estéril);
- 5.2.16. Decidir sobre a continuidade da execução de manobras básicas, avançadas ou de emergência, em razão da segurança operacional;
- 5.2.17. Definir quem exercerá a atividade de Piloto Voando e de Piloto Monitorando, de acordo com a operação;
- 5.2.18. Pilotar a aeronave executando procedimentos normais e procedimentos de emergência, se necessário;

- 5.2.19. Diário de voo;
- 5.2.20. Reportes de manutenção;
- 5.2.21. *Debriefing*.

6. ATRIBUIÇÕES DO PILOTO SEGUNDO EM COMANDO

- 6.1. O **Piloto Segundo em Comando**, ao assumir o serviço, é responsável por exercer a função de **Comandante de Operações de Apoio Aéreo**.
- 6.2. Ao **Piloto Segundo em Comando**, além das atribuições estabelecidas no Código Brasileiro de Aeronáutica, conforme requisitos previstos no item 90.25 "Requisitos para exercício da função de piloto segundo em comando" do RBAC 90, cabe a atribuição de comandar e coordenar o emprego de recursos em solo diretamente ligados à operação aérea:
 - 6.2.1. Supervisionar a conferência de todos os materiais, destinados ao emprego do socorro, verificando se estão a bordo e acondicionados adequadamente na aeronave;
 - 6.2.2. Providenciar consultas, documentações ou informações necessárias ao planejamento da missão e do voo;
 - 6.2.3. Tomar conhecimento e conferir o planejamento das operações, como reforço da segurança operacional, em relação ao planejamento de missão ou operação aérea, peso e balanceamento da aeronave, autonomia e abastecimento, condições de aeronavegabilidade da aeronave e meteorologia;
 - 6.2.4. Coordenação da atuação da equipe de serviço quanto ao preparo, acionamento e execução das operações aéreas;
 - 6.2.5. Coordenação de emprego da aeronave junto ao efetivo terrestre, quanto à dinâmica de emprego da aeronave, comunicação junto às equipes de serviço empregadas na mesma atividade operacional, outros órgãos ou atores envolvidos no planejamento e execução da missão.

7. EXECUÇÃO DO VOO E MONITORAMENTO DE VOO

- 7.1. O Piloto Primeiro em Comando é responsável por definir em quais etapas cada piloto executará o voo como **Piloto Voando** ou fará o monitoramento do voo como **Piloto Monitorando**.
- 7.2. Cabe ao **Piloto Voando**:
 - 7.2.1. Cumprir e fazer cumprir os Regulamentos, Normas e Instruções aeronáuticas aplicáveis aos voos, assim como todos os procedimentos estabelecidos pelo Comando da Unidade;
 - 7.2.2. Manter contato bilateral com os órgãos de controle de tráfego aéreo;
 - 7.2.3. Pilotar a aeronave, de acordo com as manobras específicas previstas para cada modelo de helicóptero;
 - 7.2.4. Exercer o gerenciamento de recursos de cabine.
- 7.3. Cabe ao **Piloto Monitorando**:
 - 7.3.1. Monitorar parâmetros exibidos nos instrumentos de voo e de navegação, painéis de alarmes ou advertências, manobras de voo, e ambiente externo à aeronave, de acordo com a comunicação de cabine com o Piloto Voando e demais tripulantes à bordo, otimizando a segurança da operação;
 - 7.3.2. Alertar o Piloto Voando sobre quaisquer discrepâncias observadas na aeronave;
 - 7.3.3. Realizar a coordenação via rádio nas frequências de coordenação entre aeronaves que sobrevoam a mesma região;
 - 7.3.4. Realizar a coordenação do socorro, estabelecendo os contatos via rádio necessários com as centrais de comunicação e com demais recursos envolvidos na operação;
 - 7.3.5. Atender se possível, ao embarque e desembarque de passageiros na porta da aeronave ou no solo ao lado dos degraus nos casos excepcionais;

7.3.6. Transmitir instruções adequadas de segurança e de evacuação da aeronave em emergências a passageiros que necessitem de auxílio para tal, quando necessário;

7.3.7. Executar a leitura das listas de verificação e navegação;

7.3.8. Acessar e consultar manuais, quando necessário.

8. FASES DO PROGRAMA DE ASCENSÃO OPERACIONAL PARA PILOTOS DE HELICÓPTERO DO CBMDF

O Oficial ao iniciar sua carreira como piloto de asa rotativa na Corporação deverá cumprir as fases de evolução previstas neste programa:

8.1. Treinamento PPH

Nesta fase o oficial bombeiro militar combatente receberá o treinamento necessário para a obtenção da licença de Piloto Privado de Helicóptero (PPH).

8.2. Treinamento PCH

Fase em que o piloto, possuidor da licença de PPH, receberá o treinamento necessário para a obtenção da licença de Piloto Comercial de Helicóptero (PCH).

8.3. Adaptação Operacional

Fase na qual o piloto cumprirá a carga horária do Curso de Adaptação ao Voo Operacional (CAVOP) ou do Estágio Setorial de Adaptação ao Voo Operacional (ESAVOP).

8.4. Fase Operacional

Fase na qual o piloto aprimora a sua capacidade operacional, exercendo a função de Piloto Segundo em Comando e o papel de Comandante de Operações de Apoio Aéreo;

Nesta fase, o piloto que conclui a adaptação operacional com a licença de PPH deve obrigatoriamente concluir o currículo de solo do treinamento PCH e obter a licença PCH.

8.5. Treinamento de Elevação de Nível

Nesta fase o Piloto Segundo em Comando receberá o treinamento necessário para ingressar no Programa de Instrução a Comando - (PIC).

8.6. Programa de Instrução a Comando

O Programa de Instrução a Comando equivale ao treinamento de experiência operacional sob supervisão para piloto em comando, previsto no RBAC 90. Nesta fase o Piloto Segundo em Comando inicia o processo de transição para Piloto Primeiro em Comando e Comandante de Aeronave.

8.7. Comandante de Aeronave

Fase em que o piloto exerce a função de Piloto Primeiro em Comando e Comandante de Aeronave.

9. DISTRIBUIÇÃO DAS FASES

9.1. Treinamento PPH

9.1.1. Objetivo

O treinamento de Piloto Privado de Helicóptero (PPH) tem por objetivo capacitar o Oficial Bombeiro Militar Combatente para atender os requisitos necessários para a obtenção da licença de Piloto Privado de Helicóptero, estabelecidos no RBAC61.

O treinamento está dividido em duas partes, currículo de solo (parte teórica), e currículo de voo (parte prática).

Poderá ser realizado no Grupamento de Aviação Operacional (GAVOP), em uma Unidade de Aviação Pública (UAP) conveniada ao CBMDF, ou em escola de aviação civil homologada pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) contratada pela corporação.

9.1.2. Pré-Requisitos necessários

- a) Atender os requisitos gerais para a concessão da licença de piloto privado, previstos no RBAC 61;
- b) Atender os requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto comercial, previstos no RBAC 61.

9.1.3. Grade Horária

O plano curricular do treinamento de PPH consistirá nas Instruções teóricas e práticas previstas na grade curricular do Manual de Curso de Piloto Privado-Helicóptero (MMA 58-4), ou equivalente aprovado pela ANAC . Os planos de matérias adotados também são os previstos no referido manual.

9.1.4. Restrições

Atuação operacional como piloto.

9.1.5. Avaliação

Exames teóricos e práticos para obtenção da licença de PPH.

9.2. Treinamento PCH

9.2.1. Objetivo

O treinamento de Piloto Comercial de Helicóptero (PCH) tem por objetivo capacitar o Oficial Bombeiro Militar Combatente, possuidor da licença de PPH, para atender os requisitos necessários para a obtenção da licença de Piloto Comercial de Helicóptero, estabelecidos no RBAC61.

O treinamento está dividido em duas partes, currículo de solo (parte teórica), e currículo de voo (parte prática).

Poderá ser realizado no Grupamento de Aviação Operacional, em uma Unidade de Aviação Pública conveniada ao CBMDF, ou em escola de aviação civil homologada pela Agência Nacional de Aviação Civil contratada pela corporação.

O treinamento PCH poderá ser realizado imediatamente após a conclusão do treinamento PPH ou durante a Fase Operacional, definida no item 8.4.

9.2.2. Pré-Requisitos necessários

- a) Atender os requisitos gerais para a concessão da licença de piloto comercial, previstos no RBAC 61;
- b) Atender os requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto comercial, previstos no RBAC 61.

9.2.3. Grade Horária

O plano curricular do treinamento de PCH consistirá nas Instruções teóricas e práticas previstas na grade curricular do Manual de Curso de Piloto Comercial-Helicóptero, ou equivalente aprovado pela ANAC. Os planos de matérias adotados também são os previstos no referido manual.

9.2.4. Restrições

Voo solo em aeronaves operacionais de corporação.

9.2.5. Avaliação

Exames teóricos e práticos para obtenção da licença de PCH.

9.3. Adaptação Operacional

9.3.1. Objetivo

A adaptação operacional tem por objetivo realizar a transição da aeronave de instrução para a aeronave operacional, bem como repassar as informações elementares sobre a unidade área, atribuições, funções e atividades exercidas.

Esta fase é realizada no Curso de Adaptação ao Voo Operacional ou no Estágio Setorial de Adaptação ao Voo Operacional, ao final da fase o oficial estará habilitado a exercer a função de piloto segundo em comando nos helicópteros da corporação.

9.3.2. Pré-Requisitos necessários

- a) Atender os requisitos de edital do CAVOP / ESAVOP;
- b) Atender os requisitos gerais para a concessão da licença de piloto comercial, previstos no RBAC 61;
- c) Atender os requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto comercial, previstos no RBAC 61.

9.3.3. Grade Horária

Conforme projeto pedagógico do CAVOP / ESAVOP e requisitos do RBAC-90.

9.3.4. Restrições

- a) Voo solo;
- b) Escala de serviço operacional, exceto estágio operacional previsto no ESAVOP ou CAVOP;
- c) Qualquer tipo de voo que não seja da fase de adaptação.

9.3.5. Avaliação

- a) Avaliações do CAVOP ou ESAVOP;
- b) Exames práticos para obtenção das habilitações necessárias para operação das aeronaves da corporação.

9.3.6. Informações Gerais

Os voos seguirão o cronograma previsto no CAVOP ou ESAVOP e serão realizadas pelo menos 02 horas de voo semanais em instrução.

O oficial deverá utilizar os horários disponíveis para a realização de “voos de nacele” e dedicar-se ao estudo do Programa de Treinamento Operacional do GAVOP aprovado pela ANAC, do Manual de Operações (MOP) do GAVOP, e dos manuais de voo dos helicópteros do CBMDF.

9.4. Fase Operacional

9.4.1. Objetivo

Fase na qual o piloto aprimora a sua capacidade operacional, exercendo a função de Piloto Segundo em Comando e Comandante de Operações de Apoio Aéreo.

Nesta fase, o piloto que conclui a adaptação operacional com a licença de PPH deve obrigatoriamente concluir o currículo de solo do treinamento PCH e obter a licença PCH.

O piloto PPH poderá cumprir o currículo de solo do treinamento PCH no Grupamento de Aviação Operacional, em uma Unidade de Aviação Pública conveniada ao CBMDF, ou em escola de aviação civil homologada pela ANAC contratada pela corporação.

9.4.2. Pré-Requisitos necessários

- a) Ter concluído com aproveitamento CAVOP / ESAVOP;
- b) Atender os requisitos gerais para a concessão da licença de piloto comercial, previstos no RBAC 61;
- c) Atender os requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto comercial, previstos no RBAC 61;
- d) Requisitos para exercer a função de piloto segundo em comando definidos pelo RBAC 90.

9.4.3. Grade Horária

- a) Horas mínimas voadas no nível: 175 horas;
- b) Currículo de solo do treinamento de Piloto Comercial de Helicóptero, quando aplicável;
- c) Horas totais mínimas ao final do nível: 300 horas.

9.4.4. Restrições

- a) Voo no assento destinado ao Piloto Primeiro em Comando;
- b) Voo solo.

9.4.5. Avaliação

Nas últimas 10 horas antecedentes ao treinamento de elevação de nível, o Piloto Segundo em Comando será avaliado por meio da ficha específica, definida na **instrução de aviação nº 007/1.1.4**.

9.4.6. Informações Gerais

O Piloto Segundo em Comando voará obrigatoriamente no assento destinado a essa função.

Os voos na posição do Piloto Primeiro em Comando serão permitidos apenas com a finalidade de instrução de piloto.

9.5. Treinamento de Elevação de Nível

9.5.1. Objetivo

O treinamento de elevação de nível consiste no treinamento requerido para que o piloto segundo em comando possa ascender à função de Piloto Primeiro em Comando, em conformidade com a Subparte M do RBAC90. É composto por currículo de solo e currículo de voo.

O treinamento de elevação de nível será realizado para cada modelo de aeronave operada pelo GAVOP.

O piloto poderá, a critério do comando da unidade, realizar simultaneamente mais de um treinamento de elevação de nível. Deve ser completado antes de iniciar a experiência operacional sob supervisão para piloto em comando.

9.5.2. Pré-Requisitos necessários

- a) Possuir habilitação de Piloto Comercial de Helicóptero;
- b) Atender os requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto comercial, previstos no RBAC 61;
- c) Experiência mínima de 300 horas totais de voo;
- d) Treinamento inicial, periódico, de diferenças ou de transição válido, no modelo da aeronave a ser utilizada no treinamento de elevação de nível.

9.5.3. Grade Horária

Conforme currículos de solo e de voo previstos no Programa de Treinamento de Operacional do GAVOP.

9.5.4. Restrições

- a) Voo solo.

9.5.5. Avaliação

Conforme currículos de solo e de voo previstos no Programa de Treinamento de Operacional do GAVOP.

9.6. Programa de Instrução a Comando

9.6.1. Objetivo

O Programa de Instrução a Comando equivale ao treinamento de experiência operacional sob supervisão para piloto em comando previsto no RBAC 90. O programa tem por objetivo iniciar o processo de transição do Piloto Segundo em Comando à Piloto Primeiro em Comando. Nesta fase serão observados o refinamento, habilidade e proficiência na execução das manobras necessárias ao exercício da função de comandante operacional de helicóptero.

9.6.2. Pré-Requisitos necessários

- a) Atender os requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto comercial, previstos no RBAC 61;
- b) Ter concluída com aproveitamento o treinamento de elevação de nível;
- c) Experiência mínima de 445 horas de voo e 3,5 anos de permanência na escala de Piloto Segundo em Comando;
- d) Treinamento inicial, periódico, de diferenças ou de transição válido, no modelo da aeronave a ser utilizada na fase;

e) Mínimo de 200 horas voadas nas aeronaves do CBMDF em missões bombeiro militar.

9.6.3. Grade Horária

- a) Horas mínimas voadas no nível: 55 horas;
- b) Horas totais mínimas ao final do nível: 500 horas.

9.6.4. Restrições

- a) Voo solo.
- b) Voo como Piloto Voando com a aeronave não tripulada por um Comandante de Aeronave exercendo o papel de Piloto Monitorando.

9.6.5. Avaliação

O Piloto em instrução a comando será avaliado por meio das fichas disponíveis **instrução de aviação nº 008/1.1.4**, levando em consideração entre outros os seguintes aspectos:

- a) Nível técnico na execução da manobra;
- b) Administração do voo como um todo (planejamento e execução);
- c) Processo decisório durante as operações;
- d) Conduta pessoal;
- e) Gerenciamento dos recursos de cabine;
- f) Adoção de ações baseadas na segurança de voo;
- g) Conhecimento geral da região do Distrito Federal e Entorno.

Será nomeado um Comandante de Aeronave para analisar as fichas e detectar possíveis falhas ou dificuldades que estejam ocorrendo, atuando como Supervisor de Instrução.

Ao término das missões, as fichas de avaliação serão enviadas ao Conselho de Voo Bombeiro Militar (CVBM).

9.6.6. Informações Gerais

Todos os voos serão acompanhados por um Comandante de Aeronave, que executará apenas as funções do Piloto Segundo em Comando e estará avaliando operacionalmente o piloto em instrução a comando.

Porém, em casos de situações que comprometam a segurança do voo, o Comandante de Aeronave assumirá a o papel de Piloto Voando.

O piloto deverá cumprir as missões a seguir discriminadas:

- a) Voos em ocorrências diurnas: 20 horas;
- b) Voos em ocorrências noturnas : 3 horas;
- c) Ocorrências de combate à incêndio: 1;
- d) Ocorrências de salvamento em altura: 1;
- e) Navegação com no mínimo 150 NM.

As missões descritas acima poderão ser cumpridas em qualquer uma das aeronaves da unidade. Entretanto, o piloto deverá cumprir no mínimo 10 horas de voo em cada modelo de aeronave que esteja realizado o PIC.

Após o piloto concluir todas as missões previstas no PIC e ter, no mínimo, 4 anos de experiência como Piloto Segundo em Comando, suas fichas de avaliação serão encaminhadas para o conselho de voo, que deliberará sobre a ascensão do piloto à Piloto Primeiro em Comando.

Os voos durante essa fase serão realizados sem interferir na escala normal dos pilotos, com exceção das missões mais específicas que fugirem a rotina diária.

As missões previstas no PIC poderão ser cumpridas em ocorrências ou em instruções.

9.7. Comandante de Aeronave

9.7.1. Objetivo

Fase em que o piloto exerce a função de Comandante de Aeronave.

9.7.2. Pré-Requisitos necessários

- a) Atender os requisitos de aptidão psicofísica para a concessão da licença de piloto comercial, previstos no RBAC 61;
- b) Ter concluído com aproveitamento o PIC;
- c) Ter sido submetido e aprovado pelo CVBM;
- d) Experiência mínima de 500 horas de voo e 4 (quatro) anos de permanência na escala de Piloto Segundo em Comando.

9.7.3. Restrições

Conforme legislações aeronáuticas.

9.7.4. Avaliação

Conforme legislações aeronáuticas.

10. TREINAMENTO PERIÓDICO

Independentemente da fase em que estejam no programa de ascensão, os pilotos deverão realizar os treinamentos periódicos previstos para as aeronaves que estiverem operando. Conforme previsto no Programa de Treinamento Operacional para Pilotos de Helicópteros do GAVOP, aprovado pela ANAC.

Os pilotos deverão realizar também os treinamentos no programa de readaptação ao voo após afastamento temporário, definido na **instrução de aviação nº 009/1.1.4** e a revalidação de manobras da tripulação de helicópteros do CBMDF, previstas na **instrução de aviação nº 004/1.1.4**.

11. DISPOSIÇÕES FINAIS

- a) O piloto que obtiver nota média (média aritmética de todos os itens da ficha) inferior a 03 (Satisfatório), em qualquer ficha de avaliação de voo deste programa, será encaminhado ao conselho de voo para avaliação de aptidão;
- b) O piloto que obtiver grau (1) Perigoso, em qualquer item avaliado neste programa, será encaminhado ao conselho de voo para avaliação de aptidão;
- c) Durante todo o programa o perfil de risco dos pilotos é avaliado, de acordo com a instrução de aviação nº 006/1.1.5.

12. REFERÊNCIAS

- a) RBAC 61;
- b) RBAC 90;
- c) Instrução de aviação nº 004/1.1.4 - Revalidação de manobras da tripulação de helicópteros do CBMDF;
- d) Instrução de aviação nº 006/1.1.5 - Perfil de risco para pilotos das aeronaves de asas rotativas do CBMDF;
- e) Instrução de aviação nº 007/1.1.4 - Ficha de avaliação da fase operacional;
- f) Instrução de aviação nº 008/1.1.4 - Ficha de avaliação do PIC;
- g) Instrução de aviação nº 009/1.1.4 - Programa de readaptação ao voo após afastamento temporário para pilotos de aeronaves de asas rotativas do CBMDF.