



CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL
GRUPAMENTO DE AVIAÇÃO OPERACIONAL
1º ESQUADRÃO DE AVIAÇÃO OPERACIONAL



MANUAL DE OPERAÇÕES

Módulo I: Asas Rotativas



Brasília - DF

2023

2023 Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal - É permitida a reprodução parcial ou total desta obra, desde que citada a fonte.

1ª Edição – 2023

Elaboração, distribuição e informações:

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL / Grupamento de Aviação Operacional / 1º Esquadrão de Aviação / Seção de Operações

SAM Lote D Módulo E, Quartel do Comando Geral (QCG), Hangar Soldado Alberto F. da Fonseca. CEP 70.620-000 – Brasília / DF

Tel.: (61) 3901-8670

Site: www.cbm.df.gov.br

Email: gavop.1esquadrao@cbm.df.gov.br

Equipe autoral: Ten-Cel. QOBM/Comb RAIMUNDO CARVALHO LIRA NETO; Ten-Cel. QOBM/Comb JOÃO ANTÔNIO MENEGASSI NETO; Ten-Cel. QOBM/Comb LÚCIO KLEBER BATISTA DE ANDRADE; Ten-Cel. QOBM/Comb RAFAEL FERNANDES CONTI; Ten-Cel. QOBM/Comb EDUARDO FURQUIM FREIRE DA SILVA; Ten-Cel. QOBM/Comb LUCAS CAETANO LEÃO; Maj. QOBM/Comb. DANIEL SARAIVA GOMIDE; 2º Sgt. QBMG-1 ANDRÉ LUIS CORTES PEREIRA.

Equipe de Revisão: Ten-Cel. QOBM/Comb. EDUARDO FURQUIM FREIRE DA SILVA; Maj. QOBM/Comb. DANIEL SARAIVA GOMIDE; Cap. QOBM/Comb. RODRIGO CÉSAR ALABY; 2º Sgt. QBMG-1 ANDRÉ LUIS CORTES PEREIRA.

Ficha Catalográfica

Brasil. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. Grupamento de Aviação Operacional. 1º Esquadrão de Aviação Operacional. Seção de Instrução. Manual de Operações – Operações de Asas Rotativas / Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal, Grupamento de Aviação Operacional, 1º Esquadrão de Aviação Operacional, Seção de Instrução – Brasília : Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal, 2023.

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL

MÔNICA DE MESQUITA MIRANDA - Cel. QOBM/Comb.

Comandante Geral do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal (CBMDF)

EDIMAR HERMÓGENES DE MOURA - Cel. QOBM/Comb.

Comandante Operacional do CBMDF

DEUSDETE VIEIRA DE SOUZA JÚNIOR – Cel. QOBM/Comb.

Comandante do Comando Especializado do CBMDF

NORBERTO MAGNO MARINS PIMENTE - Ten-Cel. QOBM/Comb.

Comandante do Grupamento de Aviação Operacional (GAVOP)

EDUARDO FURQUIM FREIRE DA SILVA - Ten-Cel. QOBM/Comb.

Comandante do 1º Esquadrão de Aviação Operacional (1º ESAV)

CONTROLE DE REVISÕES

As revisões serão aprovadas pela Seção de Operações do GAVOP. Cada revisão terá um número, data, páginas afetadas pela revisão, além do nome do responsável pela inserção da revisão no programa.

As revisões aprovadas serão comunicadas a todos acerca do conteúdo. Será de responsabilidade de cada membro da equipe manter o seu Manual de Operações atualizado conforme as revisões implementadas.

REVISÃO	DATA	PÁGINAS	RESPONSÁVEIS
Original	21/07/2023	-	Ten-Cel. QOBM/Comb Eduardo Furquim, Maj. Daniel Saraiva; 2º Sgt QBMG-1 André Luis
01			

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ARP	Aeronave Remotamente Pilotada
ATC	Auto tanque combustível
ATZ	<i>Aerodrome Traffic Zone</i> – Zona de tráfego no aeródromo
CBMDF	Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal
CENIPA	Centro Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos
CMA	Certificado Médico Aeronáutico
CTRAER	Capacitação de Transporte Aeromédico
CTR	Controlled Traffic Region - zona de controle de aviação
CRM	Crew Resource Management - Gerenciamento de Recursos de Tripulação
EPI	Equipamento de Proteção Individual
ESAV	Esquadrão de Aviação Operacional
FOD	<i>Foreign Object Damage</i> – Danos por Objetos Estranhos
FSTD	<i>Flight Simulation Training Device</i> - treinamento para simulação de voo
GAVOP	Grupamento de Aviação Operacional
GSO	Gerente da Segurança Operacional
HMLT	Helicóptero Multimotor
HMNT	Helicóptero Monomotor a Turbina
IA	Instrução de Aviação
IFRH	<i>Instrument Flight Rules Helicopter</i> – regras de voo por instrumentos de helicópteros
IFR	<i>Instrument Flight Rules</i> – regras de voo por instrumentos
IIMC	<i>Inadvertent Instrument Meteorological Conditions</i> - entrada

	inadvertida em condições meteorológicas de voo por instrumentos
IMC	<i>Instrument Meteorological Conditions</i> - condições meteorológicas de voo por instrumentos
MOP	Manual de Operações
NOTAM	<i>Notice to Airmen</i> - aviso aos aeronavegantes
OSD	<i>Operational Suitability Data</i> - dados de adequação operacional
PCH	Piloto Comercial de Helicóptero
PPH	Piloto Privado de Helicóptero
QAV	Querosene de Aviação
RBAC	Regulamento Brasileiro de Aviação Civil
SOP	<i>Standard Operating Procedure</i> - Procedimento Operacional Padrão
TMA	<i>Terminal Manoeuvring Area</i> - área de controle terminal
UAP	Unidade de Aviação Pública
VFR	<i>Visual Flight Rules</i> - regras de voo visual
VHF	<i>Very High Frequency</i> - frequência muito alta

SUMÁRIO

1. APLICABILIDADE.....	8
2. PODER OPERACIONAL.....	8
2.1. AERONAVE RESGATE 02 – AS 350 B2.....	8
2.2. AERONAVE RESGATE 03 – EC 135 T2.....	9
2.3. AERONAVE RESGATE 04 – EC 130 B4.....	10
2.4. AERONAVE RESGATE 05 – R44 II.....	10
2.5. AERONAVE RESGATE 08 – AS 350 B3.....	11
3. RECURSOS HUMANOS.....	11
3.2. ADMINISTRATIVOS.....	13
3.2.1. GESTOR DA UNIDADE DE AVIAÇÃO PÚBLICA (UAP).....	15
3.2.2. COMANDANTE DO 1º ESQUADRÃO DE AVIAÇÃO OPERACIONAL (1º ESAV).....	16
3.2.3. GERENTE DA SEGURANÇA OPERACIONAL.....	17
3.2.4. CHEFE DA SEÇÃO DE OPERAÇÕES.....	18
3.2.5. CHEFE DA SEÇÃO DE MANUTENÇÃO.....	20
3.2.6. CHEFE DA SEÇÃO DE INSTRUÇÃO.....	21
3.2.7. CHEFE DA SEÇÃO DE LOGÍSTICA.....	22
3.2.8. CHEFE DO AEROMÉDICO.....	24
3.2.9. CHEFE DAS AERONAVES REMOTAMENTE PILOTADAS.....	25
3.2.10. SEÇÃO DA SEÇÃO DE ADMINISTRAÇÃO.....	25
3.2.11. MILITARES DO EXPEDIENTE.....	26
3.3. OPERACIONAIS.....	27
3.3.1. PILOTO EM COMANDO (1P).....	27
3.3.2. PILOTO SEGUNDO EM COMANDO (2P).....	29
3.3.3. PILOTO VOANDO E PILOTO MONITORANDO.....	30
3.3.3.1. CABE AO PILOTO VOANDO.....	30
3.3.3.2. CABE AO PILOTO MONITORANDO.....	31
3.3.4. CHEFE DE EQUIPE.....	31
3.3.5. CHEFE DE SOCORRO.....	32
3.3.6. OPERADOR DE COMUNICAÇÃO.....	33
3.3.7. APOIO SOLO.....	34
3.3.8. LOGÍSTICA.....	34
3.3.9. RESPONSÁVEL PELA GARAGEM.....	34
3.3.10. OPERADOR AEROTÁTICO (OAT).....	35
3.3.11. OPERADOR DE SUPORTE MÉDICO (OSM).....	36
3.3.12. MECÂNICO.....	39
3.3.13. OPERADOR DE AERONAVE REMOTAMENTE PILOTADA (RPA).....	41
3.4. DE INSTRUÇÃO.....	42
3.4.1. CORPO DOCENTE DA UAP.....	42
3.4.2. EXAMINADOR CREDENCIADO DA UAP.....	43
3.4.3. OUTRAS ATIVIDADES DE ENSINO DA UAP.....	44
4. OPERAÇÕES EM SOLO.....	44
4.1. LIMPEZA E CONSERVAÇÃO DAS INSTALAÇÕES.....	44
4.2. MOVIMENTAÇÃO E HANGARAGEM DE AERONAVES.....	44

4.3. LIMPEZA INTERNA DAS AERONAVES.....	45
4.4. LIMPEZA EXTERNA DAS AERONAVES.....	45
4.5. INSPEÇÕES PRÉ-VOO.....	45
4.6. ACIONAMENTO E RECEBIMENTO DE AERONAVES.....	45
4.7. ABASTECIMENTO DE AERONAVES E DRENAGEM.....	46
4.8. CONFERÊNCIA DE MATERIAIS.....	46
5. OPERAÇÕES AÉREAS.....	46
5.1. POUSO EM ÁREA NÃO CADASTRADA.....	48
5.2. VOO TÁTICO À BAIXA ALTURA (BUSCA).....	49
5.3. LANÇAMENTO DE OBJETOS.....	49
5.4. EMBARQUE E DESEMBARQUE.....	49
5.4.1. PESSOAS NÃO VINCULADAS À UAP.....	49
5.5. OPERAÇÃO AÉREA COM SEPARAÇÃO REDUZIDA ENTRE AERONAVES.....	52
5.6. CARGA EXTERNA.....	52
5.6.1. RAPEL E MCGUIRE.....	52
5.6.2. CARGA EXTERNA NO GANCHO.....	53
5.6.3. SALVAMENTO AQUÁTICO.....	53
5.6.4. COMBATE A INCÊNDIO FLORESTAL COM USO DO HELIBALDE.....	54
5.7. AEROMÉDICO.....	55
5.7.1. URGÊNCIA E EMERGÊNCIA MÉDICA.....	55
5.7.2. TRANSPORTE INTER-HOSPITALAR.....	55
5.7.3. TRANSPORTE DE ÓRGÃOS.....	55
5.8. OPERAÇÃO AÉREA NOTURNA (VFR).....	56
5.9. AERONAVES REMOTAMENTE PILOTADAS.....	56
6. OPERAÇÕES DE INSTRUÇÃO.....	56
6.1. REQUISITOS GERAIS.....	58
6.4. INSTRUÇÕES DE AVIAÇÃO.....	61
7. TRANSPORTE DE ARTIGOS PERIGOSOS.....	62
8. POLÍTICA DE USO E INSPEÇÃO.....	63
8.1. EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL.....	63
8.2. MATERIAIS E EQUIPAMENTOS DE OPERAÇÕES AÉREAS.....	63
9. DOCUMENTAÇÕES.....	63
9.1. SISTEMA DE NORMAS.....	63
9.2. DOCUMENTAÇÃO DA TRIPULAÇÃO.....	65
9.2.1. CONTROLE DE EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL.....	65
9.2.2. CONTROLE DAS LICENÇAS, HABILITAÇÕES E CERTIFICADOS DOS PILOTOS.....	66
9.2.3. DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS A BORDO DAS AERONAVES.....	67
REFERÊNCIAS.....	69

1. APLICABILIDADE

O presente documento é o Módulo I do Manual de Operações (MOP) do Grupamento de Aviação Operacional (GAVOP) do Corpo de Bombeiros do Distrito Federal (CBMDF). O MOP completo engloba tanto o presente documento, que regula a operação do 1º Esquadrão de Aviação Operacional (1º ESAV) com aeronaves de asas rotativas, quanto o Módulo II, que regula a operação do 2º Esquadrão de Aviação Operacional (2º ESAV) com aeronaves de asas fixas. Este módulo é aplicável a todas as operações aéreas e suas atividades correlatas do 1º ESAV, não isentando a observação de outras legislações internas e externas pertinentes.

O 1º ESAV é a unidade subordinada ao GAVOP do CBMDF, a quem compete à execução das atividades especializadas de aviação operacional com o uso de aeronaves de asas rotativas. O RBAC nº 90 define como Unidade Aérea Pública (UAP): “grupamento, batalhão, divisão, centro, coordenação, coordenadoria, núcleo ou unidade responsável pelas operações aéreas do órgão ou ente da administração pública”.

Portanto, fica caracterizado o GAVOP como uma UAP. Ademais, as operações aéreas de segurança pública destinadas à preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio, proteção do meio ambiente e ações de defesa civil, enquadram-se como operação especial de aviação pública, sendo regulamentada pelo RBAC nº 90. A Base de operações do 1º ESAV é no hangar localizado dentro do complexo do Quartel do Comando Geral (QCG), com o seguinte código ICAO: SDHH.

2. PODER OPERACIONAL

2.1. AERONAVE RESGATE 02 – AS 350 B2

Matrícula: PR-MJX

Proprietário: SECR.DE EST.DE SEG.P.E DEF.SOCIAL DF

Operador: CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL

Fabricante: HELIBRAS

Ano de Fabricação: 2007

Modelo: AS 350 B2

Número de Série: 4254

Tipo ICAO: AS50

Tipo de Habilitação para Pilotos: HMNT

Classe da Aeronave: HELICOPTERO 1 MOTOR TURBOEIXO

Peso Máximo de Decolagem: 2250 Kg

Número Máximo de Passageiros: 006

Tipo de voo autorizado: VFR Noturno

2.2. AERONAVE RESGATE 03 – EC 135 T2

Matrícula: PR-CBM

Proprietário: GOV.DO DISTR.FED.CORPO DE BOMBEIROS

Operador: GOV.DO DISTR.FED.CORPO DE BOMBEIROS

Fabricante: EUROCOPTER DEUTSCHLAND

Ano de Fabricação: 2005

Modelo: EC 135T2

Número de Série: 0433

Tipo ICAO: EC35

Tipo de Habilitação para Pilotos: HMLT

Classe da Aeronave: HELICOPTERO 2 MOTOR TURBOEIXO

Peso Máximo de Decolagem: 2835 Kg

Número Máximo de Passageiros: 006

Tipo de voo autorizado: IFR Noturno

2.3. AERONAVE RESGATE 04 – EC 130 B4

Matrícula: PRDHL

Proprietário: POSTO PARK SUL DERIVADOS DE PETRÓLEO LTDA

Operador: CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL

Fabricante: EUROCOPTER FRANCE

Ano de Fabricação: 2008

Modelo: EC 130 B4

Número de Série: 4388

Tipo ICAO: EC30

Tipo de Habilitação para Pilotos: HMNT

Classe da Aeronave: HELICOPTERO 1 MOTOR TURBOEIXO

Peso Máximo de Decolagem: 2427 Kg

Número Máximo de Passageiros: 007

Tipo de voo autorizado: VFR Noturno

2.4. AERONAVE RESGATE 05 – R44 II

Matrícula: PRPIU

Proprietário: THÁÍS GOMES LOPES CARVALHO

Operador: CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL

Fabricante: ROBINSON HELICOPTER

Ano de Fabricação: 2010

Modelo: R44 II

Número de Série: 13049

Tipo ICAO: R44

Tipo de Habilitação para Pilotos: HMNC

Classe da Aeronave: HELICOPTERO 1 MOTOR CONVENCIONAL

Peso Máximo de Decolagem: 1134 Kg

Número Máximo de Passageiros: 003

Tipo de voo autorizado: VFR Noturno

2.5. AERONAVE RESGATE 08 – AS 350 B3

Matrícula: PSBDF

Proprietário: CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL

Operador: CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO DISTRITO FEDERAL

Fabricante: Airbus Helicopters

Ano de Fabricação: 2023

Modelo: AS 350 B3

Número de Série: 9454

Tipo ICAO: AS 50

Tipo de Habilitação para Pilotos: HMNT

Classe da Aeronave: HELICOPTERO 1 MOTOR TURBOEIXO

Peso Máximo de Decolagem: 2370 Kg

Número Máximo de Passageiros: 006

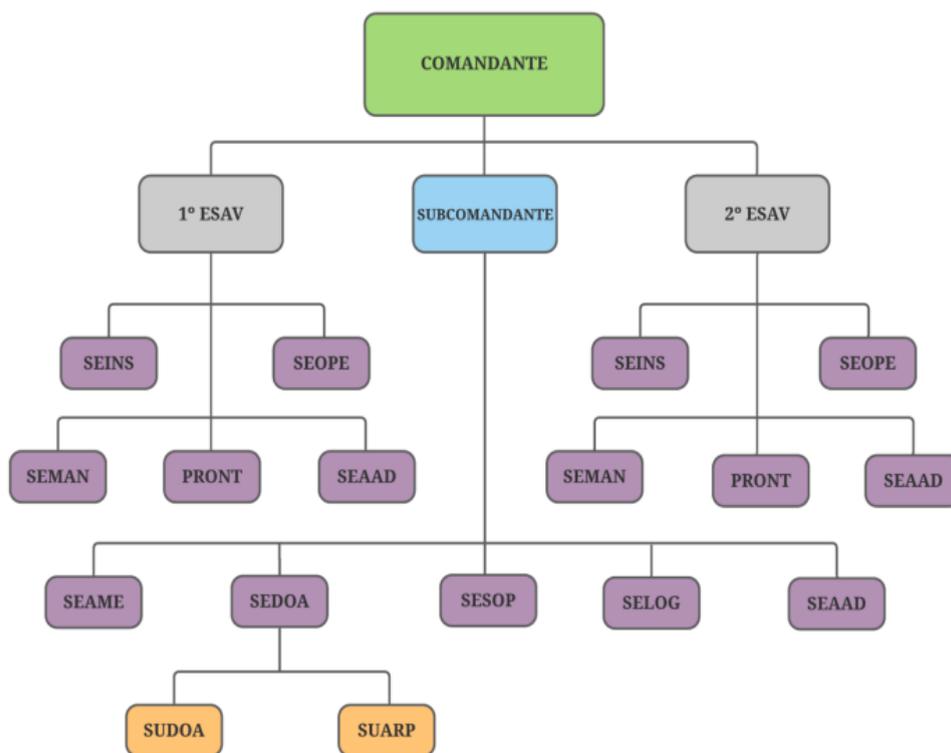
Tipo de voo autorizado: (VFR) Noturno

3. RECURSOS HUMANOS

3.1. ORGANOGRAMA

A organização interna do GAVOP e do 1º ESAV é apresentado pelo Organograma contido na figura 1.

Figura 1: Organograma do Grupamento de Aviação Operacional



Fonte: Regimento Interno do CBMDF - 2020

O Efetivo previsto pelo regimento interno da corporação é dado pela tabela 1 e 2 a seguir.

Tabela 1: Quadro de Distribuição de Efetivo do GAVOP

SETOR	FUNÇÃO	POSTO/GRAD	Of.	Pr.
Comando	Comandante	Ten-Cel. QOBM/Comb.	1	
	Subcomandante	Ten-Cel./Maj. QOBM/Comb.	1	
Seção de Doutrina de Operações Aéreas – SEDOA	Chefe	Cap. QOBM/Comb.	1	
Subseção de Doutrina de Operações Aéreas - SUDO	Chefe	1º/2º Ten. QOBM/Comb.	1	
	Assessores	1º/2º Ten. QOBM/Comb.	2	
	Assistentes	ST/SGT QBMG-1		2
Subseção de Operações com Aeronaves Remotamente Pilotadas – SUARP	Chefe	1º/2º Ten. QOBM/Comb.	1	
	Assistentes	ST/SGT QBMG-1		2
	Auxiliares	CB/SD QBMG-1		2
Seção Aeromédica – SEAME	Chefe	Oficial QOBM/Méd.	1	
	Assessores	Oficial QOBM/Méd.	7	
	Assistentes	ST/SGT QBMG-1		2
Seção de Segurança Operacional - SESOP	Chefe	Cap. QOBM/Comb.	1	
	Assessores	1º/2º Ten. QOBM/Comb.	1	
	Assistente	ST/SGT QBMG-1		2
Seção de Logística - SELOG	Chefe	1º/2º Ten. QOBM/Comb.	1	
	Assistentes	ST/SGT QBMG-1		2
Seção de Apoio Administrativo - SEAAD	Chefe	1º/2º Ten. QOBM/Intd.	1	
	Assistentes	ST/SGT QBMG-1		2
SOMA			19	14

Fonte: Regimento Interno do CBMDF - 2020

Tabela 2: Quadro de Distribuição de Efetivo do 1º Esquadrão de Aviação

SETOR	FUNÇÃO	POSTO/GRAD	Of.	Pr.
Comando	Comandante	Subcomandante do GAVOP	-	
	Subcomandante	Cap. QOBM/Comb.	1	
Seção de Instrução - SEINS	Chefe	1º/2º Ten. QOBM/Comb.	1	
	Assistente	ST/SGT QBMG-1		2
Seção de Operações – SEOPE	Chefe	Subcomandante do 1º ESAV	-	
	Assistentes	ST/SGT QBMG-1		2
Seção de Manutenção - SEMAN	Chefe	Cap. QOBM/Comb.	1	
	Assessor	1º/2º Ten. QOBM/Comb.	1	
	Assistente	ST/SGT QBMG-1		2
Seção de Apoio Administrativo - SEAAD	Chefe	ST/SGT QBMG-1		1
	Assistente	ST/SGT QBMG-1		2
Prontidão - PRONT	Alas de Serviço	ST/SGT QBMG-1		10
		ST/SGT QBMG-2		7
		CB/SD QBMG-1		36
SOMA			4	62

Fonte: Regimento Interno do CBMDF - 2020

3.2. ADMINISTRATIVOS

O Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal (CBMDF), organizado com base na hierarquia e na disciplina, em conformidade com as disposições contidas no Estatuto dos Bombeiros Militares da Corporação, destina-se a realizar serviços específicos de bombeiros na área do Distrito Federal. Segundo a Lei 8.255, de 20 de novembro de 2021:

"Art. 2º Compete ao Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal:

I - realizar serviços de prevenção e extinção de incêndios;

II - realizar serviços de busca e salvamento;

III - realizar perícias de incêndio relacionadas com sua competência;

IV - prestar socorros nos casos de sinistros, sempre que houver ameaça de destruição de haveres, vítimas ou pessoas em iminente perigo de vida;

V - realizar pesquisas técnico-científicas, com vistas à obtenção de produtos e processos, que permitam o desenvolvimento de sistemas de segurança contra incêndio e pânico;

VI - realizar atividades de segurança contra incêndio e pânico, com vistas à proteção das pessoas e dos bens públicos e privados;

VII - executar atividades de prevenção aos incêndios florestais, com vistas à proteção ambiental;

VIII - executar as atividades de defesa civil;

IX - executar as ações de segurança pública que lhe forem cometidas por ato do Presidente da República, em caso de grave comprometimento da ordem pública e durante a vigência do estado de defesa, do estado de sítio e de intervenção no Distrito Federal;

X - executar serviços de atendimento pré-hospitalar. (Inciso acrescido pela Lei nº 12.086, de 6/11/2009)".

Visando atender as competências, o CBMDF, por meio do GAVOP, investe em sua Aviação Operacional e mantém, atualmente, um efetivo de bombeiros militares especializados e permanentemente treinados, os quais desempenham, além das funções administrativas mínimas exigidas para o funcionamento de uma UAP, as funções operacionais de Piloto em Comando, Piloto Segundo em Comando, Operador aerotático, Mecânico de Aeronaves e pessoal administrativo.

A Unidade de Aviação, independentemente da estrutura organizacional definida pelas normas da Corporação, precisa manter uma estrutura administrativa mínima para funcionar conforme as normas da ANAC. Esta estrutura é composta pelo Gestor da Unidade de Aviação Pública, Gerente de Segurança Operacional, Chefe da Seção de Operações, e Chefe da Seção de Manutenção. Por força das características institucionais, a gestão da aviação conta, em adição, com os seguintes setores: Comandante do 1º Esquadrão de Aviação Operacional, Chefe da Seção de Instrução, Chefe da Seção de Logística, Chefe da Seção de Administração, Chefe do Aeromédico, Chefe das Aeronaves Remotamente Pilotadas, e Militares do Expediente.

3.2.1. GESTOR DA UNIDADE DE AVIAÇÃO PÚBLICA (UAP)

O gestor da UAP é o Comandante do Grupamento de Aviação Operacional (GAVOP), que possui experiência nas operações especiais de aviação pública, bem como competências relacionadas ao gerenciamento de risco e gestão da segurança da unidade.

Possui as seguintes atribuições:

- I - planejar, dirigir, coordenar e controlar as atividades do GAVOP;
- II - assistir a cadeia hierárquica do CBMDF na tomada de decisões técnicas e administrativas relacionadas à aviação;
- III - analisar e proferir decisões em atos, solicitações, reclamações e processos administrativos de sua competência;
- IV - zelar pelo cumprimento de prazos dos processos administrativos que estejam sob sua responsabilidade;
- V - delegar competência nos casos em que não exista impedimento legal;
- VI - constituir comissões, equipes ou grupos de trabalho compostos por pessoal subordinado;
- VII - coordenar e controlar o emprego de pessoal, as alterações funcionais e os afastamentos dos militares lotados no GAVOP;
- VIII - promover a capacitação continuada do efetivo de sua unidade, estabelecendo rotinas e treinamentos periódicos;
- IX - gerenciar viaturas e demais bens patrimoniais sob sua guarda, zelando pela conservação e manutenção;
- X - fiscalizar e controlar o trabalho realizado pelos oficiais e praças do GAVOP;
- XI - zelar pela uniformização de procedimentos, rotinas e entendimentos no âmbito da aviação do CBMDF;
- XII - promover estudos e análises com vistas ao aprimoramento e à racionalização das atividades aéreas na Instituição;
- XIII - garantir a execução das ações definidas no Plano Estratégico do CBMDF, atinentes à atividade aérea; e

XIV - aprovar os Manuais de Operações, os Programas de Treinamentos Operacionais, as Instruções de Aviação e os Procedimentos Operacionais Padrão do Grupamento de Aviação Operacional, em conformidade com a Portaria CBMDF nº 24, de 15 de julho de 2022 - Dispõe sobre a caracterização do Grupamento de Aviação Operacional – GAVOP, como Unidade Aérea Pública – UAP do CBMDF e sobre a equivalência entre as funções do GAVOP estabelecidas no Regimento Interno do CBMDF e as funções da UAP estabelecidas no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil Nº 90 – RBAC 90.

3.2.2. COMANDANTE DO 1º ESQUADRÃO DE AVIAÇÃO OPERACIONAL (1º ESAV)

O Comandante do 1º ESAV é o responsável pelas seções administrativas e por todos os militares que trabalham com as aeronaves de asas rotativas. Possui experiência nas operações de aviação pública, gestão e gerenciamento de grupamento operacional, bem como conhecimento operacional das atividades do CBMDF de salvamento, combate a incêndios e emergência médica.

Possui as seguintes atribuições:

I - planejar, dirigir, coordenar e controlar as atividades do 1º ESAV, zelando pela doutrina de segurança estabelecida pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e pelo Centro Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes (CENIPA);

II - assessorar o Comandante do GAVOP na tomada de decisões;

III - manter o Comandante do GAVOP informado de todas as alterações na rotina operacional do Esquadrão;

IV - propor, organizar e executar as atividades de instrução que visam manter a proficiência dos militares que concorrem as escalas de piloto, médico, enfermeiro e tripulante operacional;

V - cumprir a legislação aeronáutica vigente em relação à investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

VI - incentivar a cultura de segurança aeronáutica e criar meios para estabelecer a doutrina de segurança operacional;

VII - atualizar os manuais, instruções normativas e procedimentos operacionais;

VIII - acompanhar todos os processos de compras, serviços de manutenção tanto da Unidade quanto das aeronaves;

XIX - incentivar o aprimoramento técnico profissional dos militares e civis do Esquadrão tanto nos cursos internos quanto externos;

X - buscar parcerias com outras Instituições, a fim de fomentar o intercâmbio na aviação pública.

3.2.3. GERENTE DA SEGURANÇA OPERACIONAL

O Gerente de Segurança Operacional (GSO) é o responsável pela Seção de Segurança de Voo. Esse possui conhecimento dos princípios e práticas de gestão de segurança; experiência e domínio em técnicas de gerenciamento de risco, fatores humanos e organizacionais; experiência nas operações especiais de aviação pública; conhecimento operacional abrangente; habilidade interpessoal, analítica e de resolução de problemas; habilidades para comunicação oral e escrita; tempo específico para o cumprimento das atribuições inerentes à função de GSO.

É vedado ao GSO o acúmulo de outra função, salvo as de piloto em comando ou piloto segundo em comando.

Possui as seguintes atribuições:

I - assessorar o Comandante do Esquadrão nos assuntos de segurança operacional, zelando pela doutrina de segurança estabelecida pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) e pelo Centro Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes (CENIPA);

II - cumprir a legislação aeronáutica vigente em relação à investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos;

III - estabelecer a doutrina de segurança operacional e fiscalizar o seu cumprimento;

IV - propor e organizar eventos que visem elevar o nível de consciência de segurança dos pilotos, tripulantes, mecânicos e pessoal administrativo;

V - fomentar o intercâmbio de informações com os órgãos de aviação da segurança pública regionais e nacionais, visando otimizar as ações de mitigação dos riscos inerentes à atividade aérea;

VI - dirigir e controlar vistorias de segurança operacional;

VII - buscar a manutenção dos padrões psicofisiológicos dos aeronavegantes, com o objetivo de propiciar maior segurança nas operações e minimizar afastamentos prematuros destes profissionais;

VIII - manter monitoramento constante do efetivo a fim de identificar precocemente eventuais necessidades de tratamento médico ou psicológico dos militares do Esquadrão;

IX - propor a revisão de procedimentos, a realização de treinamentos e a implementação de novas tecnologias e equipamentos.

3.2.4. CHEFE DA SEÇÃO DE OPERAÇÕES

O Chefe de Operações é o responsável pela Seção de Operações. Esse possui competências relacionadas ao gerenciamento de risco e gestão da segurança para exercício da função e experiência em operações especiais de aviação pública.

É vedado ao Chefe de Operações o acúmulo de outra função, salvo as de piloto em comando ou piloto segundo em comando.

Possui as seguintes atribuições:

I - produzir e manter atualizada a doutrina de aviação operacional da Corporação;

II - estabelecer o padrão de conduta operacional dos integrantes do Esquadrão, bem como assessorar o Comando do Esquadrão e os segmentos do escalão superior no que concerne à política de emprego das aeronaves nas missões do CBMDF;

III- propor ao Comandante do ESAV a realização de intercâmbio com outras instituições visando o aprimoramento da doutrina, a atualização de instrutores e

monitores e o acesso às inovações de equipamentos e aeronaves relativos às suas atribuições regimentais;

IV - promover a realização de seminários, palestras, workshops, conferências, debates e estudos sobre assuntos relacionados às atribuições do Esquadrão;

V - produzir, controlar, atualizar e distribuir os Manuais de Operações, os Procedimentos Operacionais Padrão, os Programas de Treinamento Operacional, as Instruções de Aviação, publicações técnicas e demais normativos relacionados às atribuições do Esquadrão;

VI - encarregar-se da manutenção e, quando for o caso, da extensão das certificações do Esquadrão como unidade de ensino junto ao órgão regulador da aviação, com vistas à realização de cursos teóricos e práticos atinentes às atividades do setor;

VII - monitorar o cumprimento da doutrina fixada por parte dos integrantes das guarnições do Esquadrão e dos demais Grupamentos do CBMDF, propondo a correção de eventuais desvios.

VIII - elaborar, fiscalizar e controlar a execução das Ordens de Missão e manter o arquivo dos documentos da Seção;

IX - adotar as providências necessárias ao cumprimento de missões interestaduais;

X - planejar, controlar e executar as atividades referentes ao registro e processamento de dados estatísticos de voo;

XI - divulgar aos aeronavegantes as mudanças significativas nas publicações de informações aeronáuticas editadas pelo Departamento de Controle do Espaço Aéreo (DECEA);

XII - controlar a situação operacional dos aeronavegantes, principalmente em relação à validade dos Certificados de Capacitação Física, Licenças e Habilitações;

XXIII - controlar, por meio de registro e declaração individual, as horas de voo dos pilotos nas operações especiais de aviação pública.

3.2.5. CHEFE DA SEÇÃO DE MANUTENÇÃO

O Chefe da Manutenção é o responsável pela Seção de Manutenção. Esse possui competências relacionadas ao controle de manutenção das aeronaves, sendo o responsável pelo controle técnico da manutenção.

Possui as seguintes atribuições:

I - adotar as medidas necessárias à execução de manutenção corretiva e preventiva, de acordo com as normas e regulamentos emitidos pela autoridade aeronáutica, objetivando manter as condições de pronto emprego e máxima operacionalidade das aeronaves do Esquadrão;

II - confeccionar estatísticas anuais de gastos com manutenções e consumo de combustível aeronáutico para fins de planejamento e controle;

III - efetuar planejamento e elaborar Pedido de Aquisição de Materiais (PAM) e de Prestação de Serviços (PES) com vistas à execução das missões relativas às atribuições da manutenção;

IV - assessorar o Comando do Esquadrão, bem como os executores de contratos afetos, na execução de contratos e convênios relacionados às manutenções das aeronaves, atuando como fiscal do Comando no controle dos gastos, em conformidade com a emissão das respectivas Notas de Empenho de despesas e Notas Fiscais;

V - levantar as necessidades de componentes, combustível e serviços necessários às aeronaves, seja por término do Tempo Limite de Vida - TLV, por Revisão Geral - TBO, por execução de manutenções preventivas e corretivas ou por necessidade de aumento da capacidade operacional das aeronaves, dentro do período mínimo de um ano subsequente ao exercício vigente;

VI - elaborar estudo fundamentado em exercícios anteriores e em comparativos com outros operadores, a fim de estimar o orçamento necessário para cobrir as necessidades anuais do Esquadrão relacionadas às manutenções das aeronaves;

VII - acompanhar a tramitação dos processos administrativos de relevância para a manutenção e operação das aeronaves;

VIII - executar serviços de manutenção de acordo com as suas habilitações e de sua equipe, conforme preconizado nos manuais, boletins de serviço e outros documentos emitidos pelo fabricante do equipamento;

IX - executar contratos formalizados para os quais tenha sido designado;

X - zelar pela manutenção da doutrina de segurança operacional no âmbito do seu setor.

3.2.6. CHEFE DA SEÇÃO DE INSTRUÇÃO

O Chefe da Instrução é o responsável pela Seção de Instrução. Possui competências relacionadas à execução, acompanhamento, controle e registro das instruções do Esquadrão, tanto daquelas previstas nas Instruções de Aviação e programas de treinamentos internos bem como daquelas externas à unidade, sejam essas do CBMDF ou de público externo. Processos relacionados a cursos externos referentes à aviação também são de competência da Seção de Instrução.

Possui as seguintes atribuições:

I - planejar, elaborar, coordenar e executar as instruções para treinamento dos pilotos de helicóptero, mecânicos, tripulantes operacionais, operadores de suporte médico, pilotos de RPA e demais membros da Unidade;

II - planejar, coordenar e executar cursos, estágios e palestras relacionados às atribuições do Esquadrão destinados aos militares da Corporação;

III - elaborar material didático em meio físico ou digital, coordenar a produção de recursos bibliográficos e a preparação dos instrutores e monitores para a execução das instruções;

IV - prover apostilas, cópias e outros materiais necessários a realização das instruções, cursos e estágios do ESAV;

V - promover o ensino a distância para cursos, estágios, palestras e atividades relacionadas às atividades de aviação;

VI - ministrar instruções de Operações Aéreas às unidades e aos cursos ou estágios da Corporação, a fim de atender às necessidades de capacitação técnica dos militares do CBMDF;

VII - elaborar a documentação exigida para a realização de cursos, estágios e instruções;

VIII - cumprir e propor alterações nos Programas de Treinamento Operacional;

XI - propor medidas destinadas ao aprimoramento do nível de conhecimento técnico dos aeronavegantes;

X - atualizar, controlar e distribuir os manuais e publicações técnicas pertinentes aos aeronavegantes;

XI- providenciar o material, local, transporte, e demais artigos necessários aos alunos e instrutores por ocasião de alguma instrução, seja no âmbito interno ou externo ao ESAV;

XII - controlar a utilização e a manutenção da sala de aula e dos meios de auxílio à instrução existentes no 1º ESAV;

XIII - zelar pela manutenção dos materiais e equipamentos de instrução;

XIV - confeccionar e remeter ao Comandante do Esquadrão a proposta dos cursos a serem realizados, visando à formação dos aeronavegantes e à capacitação profissional dos militares do ESAV.

XV - propor ao Comandante do Esquadrão a realização de intercâmbio com outras instituições visando o aprimoramento da doutrina, a atualização de instrutores e monitores e o acesso às inovações de equipamentos e aeronaves relativo às suas atribuições regimentais;

XVI - promover a realização de cursos, estágios, seminários, palestras, workshops e conferências relacionados às atribuições do Esquadrão.

3.2.7. CHEFE DA SEÇÃO DE LOGÍSTICA

O Chefe de Logística é o responsável pela Seção de Logística. Possui competências relacionadas à elaboração, à execução, ao acompanhamento, ao

controle e ao registro de aquisições do esquadrão bem como supervisão de materiais adquiridos e serviços internos executados.

Possui as seguintes atribuições:

I - elaborar Pedido de Aquisição de Material (PAM) e Pedido de Especificação de Serviço (PES) com vistas à execução das missões do Esquadrão;

II - assessorar o Comando do Esquadrão, bem como os executores de contratos afetos ao Esquadrão, na execução de contratos e convênios, atuando como fiscal do Comando no controle dos gastos, em conformidade com a emissão das respectivas Notas de Empenho de despesas e Notas Fiscais;

III - elaborar estudo fundamentado em exercícios anteriores e em comparativos com outros operadores, a fim de estimar o orçamento necessário para cobrir as necessidades anuais do Esquadrão;

IV - planejar, executar e controlar as atividades de administração de material e patrimônio;

V - receber, propor a distribuição e controlar os materiais adquiridos;

VII - confeccionar o inventário físico e elaborar o balancete dos materiais em estoque;

VIII - organizar e manter o cadastro e tombamento geral dos bens permanentes, bem como controlar a distribuição, utilização, guarda e conservação desses bens;

IX - promover a conferência e transferência da carga do material da Unidade, quando ocorrer a substituição do titular;

X - controlar a movimentação de bens permanentes entre os setores;

XI - propor a recuperação, permuta, cessão, alienação ou baixa dos materiais em desuso;

XII - produzir e manter atualizado banco de dados sobre as características e peculiaridades dos recursos materiais de aviação operacional disponíveis no âmbito interno daqueles potencialmente úteis e que poderão ser adquiridos.

3.2.8. CHEFE DO AEROMÉDICO

O Chefe do Aeromédico é um oficial médico que possui, preferencialmente, o Curso de Medicina Aeroespacial. Possui competências relacionadas ao serviço de suporte avançado.

Possui as seguintes atribuições:

I - coordenar e fiscalizar o exercício das atividades de atendimento médico a bordo, por parte dos profissionais de saúde;

II - auxiliar o Grupamento na aquisição de equipamentos de suporte básico e avançado para uso nos aviões e helicópteros do CBMDF;

III - estabelecer lista mínima e ideal de medicamentos e materiais para suporte básico e avançado, a serem levados a bordo das aeronaves do CBMDF;

IV - identificar as necessidades concernentes à saúde, específicas da atividade aérea;

V - fiscalizar e zelar pelo correto manuseio e pelas condições dos materiais de suporte básico e avançado de vida disponíveis na Unidade;

VI - manter arquivo atualizado com as normas e leis aplicáveis ao atendimento a emergências médicas e transporte inter-hospitalar;

VII - ministrar instruções de medicina de aviação e preventiva aos militares da Unidade;

VIII - levantar necessidades e propor ao Comando do Grupamento, cursos na área de saúde que tenham relação com a atividade aérea;

IX - garantir que os médicos e enfermeiros que atuam no Suporte Avançado de Vida estejam devidamente habilitados para o voo, de acordo com a legislação aeronáutica vigente;

X - providenciar em tempo hábil a escala de serviço dos Operadores de Suporte Médico (OSM), médicos e enfermeiros, com antecedência mínima definida pelo comandante do GAVOP e em meio de divulgação com acesso pleno a todos os integrantes da UAP;

XI - produzir, controlar, atualizar e distribuir os Procedimentos Operacionais Padrão, os Programas de Treinamento Operacional, publicações técnicas e demais normativas relacionados ao serviço aeromédico dos esquadrões;

XII - assessorar o Chefe da Seção de Operações na elaboração e cumprimento de missões e outros assuntos que envolvam o transporte aeromédico.

3.2.9. CHEFE DAS AERONAVES REMOTAMENTE PILOTADAS

O Chefe do serviço de Aeronaves Remotamente Pilotadas está subordinado ao Chefe da Seção de Doutrina do GAVOP e tem, preferencialmente, capacitação ou curso na área. Possui competências relacionadas à atividade de voo com as aeronaves.

Possui as seguintes atribuições:

I - controlar e efetuar os registros e tratativas junto aos órgãos competentes no que concerne às Aeronaves Remotamente Pilotadas (RPAs);

II - fiscalizar o cumprimento, no âmbito da Corporação, dos procedimentos, normas e instruções atinentes ao emprego de RPA;

III - elaborar PAM e PES relativos às atividades;

IV - adotar ações para a manutenção das condições de aeronavegabilidade e segurança operacional das operações com RPA.

3.2.10. SEÇÃO DA SEÇÃO DE ADMINISTRAÇÃO

A Seção de Administração é chefiada pelo militar mais antigo lotado na seção.

Possui as seguintes atribuições:

I - manter registro dos militares do CBMDF por formação técnica na área de aviação operacional;

II - organizar, confeccionar e controlar as escalas de serviço ordinárias, extraordinárias e de serviço voluntário;

III - propor a designação de comissões para inventariar bens de militares, nos casos previstos em legislação específica;

IV - desenvolver as atividades de relações públicas, segundo as diretrizes do CECOM;

V - providenciar o comunicado de acidente envolvendo militares do Esquadrão, ocorridos em ato de serviço ou instrução, de acordo com as prescrições em vigor;

VI - assessorar o Comandante do Esquadrão na elaboração e remessa dos pedidos de fornecimento de material ao CESMA;

VII - coordenar as atividades relacionadas à justiça e disciplina do Esquadrão;

VIII - controlar e manter disponível o histórico da unidade, por meio de textos, fotos e vídeos.

IX - coordenar, supervisionar e executar as atividades necessárias à manutenção e limpeza das instalações do Esquadrão;

X - gerenciar o uso e conservação das viaturas administrativas e operacionais à disposição do Esquadrão.

XI - coordenar, supervisionar e executar as atividades necessárias à manutenção e limpeza das instalações do Esquadrão.

3.2.11. MILITARES DO EXPEDIENTE

Os militares do expediente administrativo assessoram as seções que estão lotados. Ressalta-se que esses também executam serviço operacional e devem estar proficientes de acordo com as Instruções de Aviação e os programas de treinamento respectivos às funções que realizam. Quando não estiverem aptos à execução da atividade operacional, deverão ser afastados da atividade, devendo realizar outra atividade correlata às atividades do Esquadrão.

3.3. OPERACIONAIS

3.3.1. PILOTO EM COMANDO (1P)

Conforme artigos 165 e 166 do Código Brasileiro de Aeronáutica – CBA (lei 7.565 de 19/12/1986) e demais normas de aviação civil, o Piloto em Comando – PIC é o comandante da aeronave, com a autoridade inerente a sua função desde o momento em que se apresenta para o voo até o momento em que entrega a aeronave. O comandante é, ainda, o responsável pela operação e segurança da aeronave.

São requisitos mínimos para exercício da função de piloto em comando na UAP:

- I - ser do quadro de oficiais combatentes da ativa do CBMDF;
- II - ser detentor da licença de piloto comercial de helicóptero (PCH);
- III - ter concluído, na função de piloto em comando, o treinamento inicial, periódico, elevação de nível ou de transição, previstos no PTO para pilotos do 1º ESAV;
- IV - ser detentor das habilitações HMNC, HMNT e HMLT segundo o RBAC nº 61, de acordo com as aeronaves operadas pelo CBMDF;
- V - estar com o CMA de 1ª Classe válido;
- VI - possuir 500 (quinhentas) horas de voo totais na categoria helicóptero;
- VII - ter sido aprovado em conselho de voo (CVBM).

Segundo a Portaria CBMDF nº 39, de 2 de dezembro de 2021, que dispõe sobre o Programa de Ascensão Operacional de Pilotos de Helicópteros do CBMDF, são requisitos de experiência para a execução da função Piloto em Comando:

- 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) Possuir experiência mínima de 500 horas de voo e 4 (quatro) anos de permanência na escala de Piloto Segundo em Comando.

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:

I - cumprir e fazer cumprir os Regulamentos, Normas e Instruções aeronáuticas aplicáveis aos voos, assim como, todos os procedimentos estabelecidos pelo Comando da Unidade;

II - ocupar o assento destinado ao comandante da aeronave, a não ser em voos de instrução (quando ministrando a mesma) ou, quando julgar conveniente;

III - conduzir *briefings* de emergência durante o voo, principalmente nas fases críticas do mesmo;

IV - Ter a responsabilidade sobre a segurança operacional;

V - executar os procedimentos de emergência que requeiram ação imediata, caso haja pane de qualquer natureza na aeronave.

VI - comandar a equipe de serviço, em solo;

VII - decidir acerca da capacidade operacional disponível diante dos acionamentos ao serviço aéreo, e emprego da aeronave;

VIII - instruir e supervisionar a atividade do Piloto Segundo em Comando;

IX - planejar a missão ou operação aérea;

X - saber o peso e balanceamento da aeronave;

XI - possuir autonomia e abastecimento;

XII - ter condições de aeronavegabilidade da aeronave;

XIII - saber meteorologia;

XIV - realizar briefings operacionais e de emergências;

VX - realizar o gerenciamento dos recursos de cabine, principalmente nas fases críticas do voo (cabine estéril);

XVI - decidir sobre a continuidade da execução de manobras básicas, avançadas ou de emergência, em razão da segurança operacional;

XVII - definir quem exercerá a atividade de Piloto Voando e de Piloto Monitorando, de acordo com a operação;

XVIII - pilotar a aeronave executando procedimentos normais e procedimentos de emergência, se necessário;

XIX - ser responsável pelo diário de voo;

XX - realizar reportes de manutenção;

XXI - realizar debriefing;

3.3.2. PILOTO SEGUNDO EM COMANDO (2P)

São requisitos mínimos para exercício da função de piloto segundo em comando na UAP:

I - ser do quadro de oficiais combatentes da ativa do CBMDF;

II - ser detentor da licença de piloto privado de helicóptero (PPH);

III - ter concluído, na função de piloto segundo em comando, o treinamento inicial, periódico, elevação de nível ou de transição, previstos no PTO para pilotos do 1º ESAV;

IV - ser detentor das habilitações HMNC e HMNT ou HMLT segundo o RBAC nº 61;

V - estar com o CMA de 1ª Classe válido;

VI - possuir 10 (dez) horas de voo no modelo de aeronave que irá exercer a função;

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:

I - supervisionar a conferência de todos os materiais, destinados ao emprego do socorro, verificando se estão a bordo e acondicionados adequadamente na aeronave;

II - providenciar consultas, documentações ou informações necessárias ao planejamento da missão e do voo;

III - 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;

IV - coordenar a atuação da equipe de serviço quanto ao preparo, acionamento e execução das operações aéreas;

V - coordenar o 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.

3.3.3. PILOTO VOANDO E PILOTO MONITORANDO

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**.

3.3.3.1. CABE AO PILOTO VOANDO

I - cumprir e fazer cumprir os Regulamentos, Normas e Instruções aeronáuticas aplicáveis aos voos, assim como todos os procedimentos estabelecidos pelo Comando da Unidade;

II - manter contato bilateral com os órgãos de controle de tráfego aéreo;

III - pilotar a aeronave, de acordo com as manobras específicas previstas para cada modelo de helicóptero;

IV - exercer o gerenciamento de recursos de cabine.

3.3.3.2. CABE AO **PILOTO MONITORANDO**

I - 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;

II - alertar o Piloto Voando sobre quaisquer discrepâncias observadas na aeronave;

III - realizar a coordenação via rádio nas frequências de coordenação entre aeronaves que sobrevoam a mesma região;

IV - realizar a coordenação do socorro, estabelecendo os contatos via rádio necessários com as centrais de comunicação e com demais recursos envolvidos na operação;

V - atender se possível, ao embarque e desembarque de passageiros na porta da aeronave ou no solo ao lado dos degraus nos casos excepcionais;

VI - transmitir instruções adequadas de segurança e de evacuação da aeronave em emergências a passageiros que necessitem de auxílio para tal, quando necessário;

VII - executar a leitura das listas de verificação e navegação;

VII - acessar e consultar manuais, quando necessário.

3.3.4. CHEFE DE EQUIPE

Militar de maior graduação da ala de serviço que tem as seguintes atribuições:

I - Ser a ligação dos praças com o Piloto em comando no trato administrativo do serviço;

- II - Elaborar os documentos administrativos relacionados ao serviço, como o Livro de Serviço do Chefe de Equipe – SEI, dados do SEIOPE, sistema Fenix e outros que venham a existir relacionados ao serviço dentro do CBMDF;
- III - Conferir a habilitação dos militares ao serviço operacional, assessorado pelo Chefe de Socorro;
- IV - Repassar as informações do poder operacional para o Piloto em comando e para o Centro Integrado de Operações em Brasília (COCB);
- V - Controlar a sequência de voo dos operadores aerotáticos, assessorado pelo Chefe de Socorro;
- VI - Controlar o estado atual dos equipamentos e materiais de socorro, assessorado pelo Logística;
- VII - Participar e mobilizar os militares de serviço para a participação do *briefing* e *debriefing*;
- VIII - Viabilizar a rotina do treinamento e habilitação técnico-profissional dos operadores aerotáticos da ala de serviço com auxílio ao Chefe de Socorro;
- IX - Viabilizar o apoio necessário ao socorro terrestre em andamento com emprego de recurso aéreo;
- X - Manter atualizados os setores e autoridades inerentes ao serviço com as informações ou alterações que aconteçam;
- XI - Zelar pela segurança de voo na esfera de suas atribuições, reportando-se ao Gerente de Segurança Operacional, ao Piloto em comando de Serviço, à Seção de Segurança Voo e à Seção de Operações.

3.3.5. CHEFE DE SOCORRO

A função de Chefe de Socorro é exercida exclusivamente pelo operador aerotático de maior experiência de voo da ala de serviço. Em termos de experiência, considera-se o tempo de especialização em que esteja lotado no Esquadrão exercendo a função de operador. Caso coincida em ser o militar praça mais antigo da ala de serviço, a função de chefe do socorro passa ao próximo em experiência. Possui as seguintes atribuições:

- I - Levantar informações para *briefing* diário a ser realizado juntamente com a tripulação;
- II - Elaborar os documentos administrativos relacionados às instruções da ala e ao relatório de desempenho nos estágios supervisionados;
- III - Conferir as habilitações dos militares no dia de serviço;
- IV - Realizar a supervisão direta dos estagiários ou dos operadores que estejam no programa de reabilitação para o serviço;
- V - Montar a ordem de sequência dos voos dos operadores aerotáticos de serviço;
- VI - Montar as equipes de socorro para as possibilidades de emprego do recurso aéreo (operações de salvamento, de atendimento médico, de demonstração, entre outras);
- VII - Manter comunicação com a equipe do 2º ESAV de serviço, garantindo a troca rápida de informações inerentes a emprego em conjunto;
- VIII - Acompanhar os detalhes do emprego da aeronave em andamento, subsidiando o Chefe de Equipe com as informações relevantes;
- IX - Solicitar, conduzir e registrar, junto a Seção de Instrução, a rotina do treinamento e habilitação técnico-profissional para os operadores aerotáticos da ala ou em Estágio Supervisionado;
- X - Manter observância no apronto operacional individual da tripulação, orientando-os sobre a importância e uso corretos dos EPIs;
- XI - Zelar pela segurança de voo na esfera de suas atribuições, reportando-se ao Piloto em comando de serviço ou a Seção de Segurança de Voo;
- XII - Participar dos *briefings* e *debriefings* juntamente com o restante da tripulação.

3.3.6. OPERADOR DE COMUNICAÇÃO

Função exercida por qualquer militar de serviço. Possui as seguintes atribuições:

- I - Realizar documentos e processos administrativos relacionados ao registro de ocorrências do serviço no 1º ESAV/GAVOP;
- II - Receber as ocorrências e demandas operacionais e administrativas acionadas por meio do sistemas de comunicação, seja via rádio ou telefone;
- III - Controlar pousos e decolagens das aeronaves do pátio.

3.3.7. APOIO SOLO

Função exercida por qualquer militar de serviço em apoio ao mecânico de dia. Possui as seguintes atribuições:

- I - Deslocar para os spots e hangaragem das aeronaves;
- II - Liberar e receber as aeronaves;
- II - Realizar a limpeza interna e externa das aeronaves;
- III - Abastecer e manter as aeronaves.

3.3.8. LOGÍSTICA

Função exercida pelo militar designado pelo Chefe de Equipe. Possui as seguintes atribuições:

- II - Conferir a organização, limpeza, reposição e pronto-emprego de todo o material disponível para o socorro;
- III - Manter atualizado o quadro de logística;
- IV - Cumprir a rotina de inspeção de materiais prevista Política de Inspeção, seguindo as diretrizes previstas no SOP de inspeção;
- V - Enviar equipamento e materiais para a assepsia nos órgãos conveniados;
- VI - Repor e controlar equipamentos e materiais de consumo.

3.3.9. RESPONSÁVEL PELA GARAGEM

Função exercida pelo militar do quadro de condutor da ala de serviço. Na ausência deste, é exercida pelo chefe de equipe. Possui as seguintes atribuições:

- I - Realizar documentos relacionados a avarias e falta de viaturas terrestres;
- II - Conferir as viaturas da unidade;
- III - Receber e repassar as viaturas que pernitem ou se ausentarem da unidade;
- IV - Viabilizar o abastecimento, limpeza, inspeção e manutenção de primeiro escalão das viaturas.

3.3.10. OPERADOR AEROTÁTICO (OAT)

São requisitos mínimos para exercício da função de operador aerotático na UAP:

- I - ser do quadro de praças ou oficiais da ativa do CBMDF;
- II - ter concluído o treinamento inicial de operador aerotático, segundo o plano de ensino do Curso de Tripulante Operacional;
- III - ser detentor de autorização médica que certifique sua aptidão psicofísica para exercício da referida função;
- IV - cumprir o Programa de Treinamento Operacional referente à função de forma proficiente e dentro de um período estabelecido IA 004/1.1.4 - Revalidação de manobras;
- V - cumprir a normativa referente a afastamentos do serviço aéreo descritas na IA 011/1.1.4 - Programa de readaptação ao voo, após afastamento temporário, para operadores aerotáticos de aeronaves de asas rotativas do CBMDF;
- VI - cumprir a ascensão operacional prevista na IA 012/1.1.4 - Programa de ascensão operacional para Operadores Aerotáticos do CBMDF.
- VII - cumprir rigorosamente as funções e procedimentos previstos nos SOPs da unidade;

O operador aerotático pode acumular as funções de chefe de equipe, chefe de socorro, rádio-operador da Seção de Comunicação, apoio solo, logística e responsável pela garagem.

3.3.11. OPERADOR DE SUPORTE MÉDICO (OSM)

São requisitos mínimos para exercício da função de operador de suporte médico:

- I - ser profissional da saúde, segundo a legislação e/ou regulamentação específica;
- II - ter concluído com sucesso o treinamento para operador de suporte médico inicial, periódico, readaptação ou outros que couber conforme PTO para OSM;
- III - ser detentor de autorização médica que certifique sua aptidão psicofísica para exercício da referida função;
- IV - cumprir com a legislação e/ou regulamentação profissional específica a função: médico ou enfermeiro.

São atribuições no exercício da função do OSM médico na UAP:

- I - prestar serviço de atendimento em suporte avançado nas ocorrências atendidas pelas aeronaves do CBMDF, conforme as atribuições profissionais que lhe couber;
- II - participar da decisão sobre o deslocamento ou não da aeronave em função do estado das vítimas, ao tomar conhecimento de ocorrência de APH em andamento, mesmo que a aeronave não tenha sido inicialmente solicitada;
- III - conferir a existência e checar o funcionamento dos materiais de suporte avançado de vida móveis e fixos da aeronave na assunção do serviço, conforme procedimentos operacionais padronizados (SOP) específicos;
- IV - coletar, sempre que possível, informações necessárias ao atendimento junto ao solicitante e/ou central de regulação tais como: estado do paciente, médico responsável no local de origem (se aplicável), equipe de apoio no local, possíveis riscos biológicos/químicos/físicos para equipe e viabilidade do transporte ante o estado do paciente;
- V - compartilhar com a central de regulação médica as informações necessárias para o transporte e recebimento do paciente pelo centro receptor: estado do paciente, serviço de saúde e médico responsável pelo recebimento (se

aplicável), equipe de apoio no local, possíveis riscos biológicos/químicos/físicos para equipe;

VI - preencher os relatórios próprios de cada ocorrência bem como repassar ao chefe da seção aeromédica, de forma documental, os casos de maior complexidade ou que fujam da normalidade, objetivando melhorias nos processos;

VII - participar do *briefing* diário da UAP, *briefing* pré-atendimento (quando aplicável) e *debriefing*;

VIII - propor e discutir rotinas e procedimentos operacionais (SOP) que padronizem a atuação operacional e administrativa;

IX - auxiliar os demais membros da tripulação durante o voo e principalmente nos pousos e decolagens;

X - observar o estado geral dos integrantes da equipe de serviço reportando-se diretamente ao militar afetado ou, se for o caso de identificação de risco para a operação, reportar o fato ao piloto em comando, à seção de segurança de voo ou ao comandante do esquadrão;

XI - realizar a reposição dos materiais e insumos utilizados nos atendimentos conforme os SOP's específicos;

XII - seguir rigorosamente os procedimentos e atribuições contidos nos SOP da UAP.

São atribuições no exercício da função do OSM enfermeiro na UAP:

I - prestar serviço de atendimento em suporte avançado nas ocorrências atendidas pelas aeronaves do CBMDF, conforme as atribuições profissionais que lhe couber;

II - conferir a existência e checar o funcionamento dos materiais de suporte avançado de vida móveis e fixos da aeronave na assunção do serviço conforme SOP específico;

III - conferir o quantitativo, disponibilidade e prazo de validade das medicações constantes na bolsa de medicações na assunção do serviço, conforme SOP específico;

IV - auxiliar o OSM médico na coleta de informações necessárias ao planejamento do atendimento junto a central de regulação médica: estado do paciente, médico responsável no local de origem(conforme aplicável), equipe de apoio no local, possíveis riscos biológicos/químicos/físicos para equipe e viabilidade do transporte ante o estado do paciente;

V - preencher os relatórios próprios de cada ocorrência bem como repassar ao chefe da seção aeromédica, de forma documental, os casos de maior complexidade ou que fujam da normalidade, objetivando melhorias nos processos;

VI - propor e discutir rotinas e procedimentos (SOP) que padronizem a atuação operacional e administrativa;

VII - participar do *briefing* diário da UAP, *briefing* pré-atendimento(quando aplicável) e *debriefing*;

VIII - auxiliar os demais membros da tripulação durante o voo e principalmente nos pousos e decolagens;

IX - observar o estado geral dos integrantes da equipe de serviço reportando-se diretamente ao militar afetado ou, se for o caso de identificação de risco para a operação, reportando o fato ao Piloto em Comando, à Seção de Segurança de Voo ou ao Comandante do Esquadrão;

X - realizar a reposição dos materiais e insumos utilizados nos atendimentos conforme os SOP específicos;

XI - realizar a higienização, degermação, assepsia ou outro procedimento aplicável dos materiais reutilizáveis utilizados no socorro, conforme regulamentação aplicável dos órgãos de vigilância sanitária;

XII - realizar o descarte adequados dos materiais utilizados no socorro, conforme regulamentação aplicável dos órgãos de vigilância sanitária;

XIII - seguir rigorosamente os procedimentos e atribuições contidos nos SOP da UAP.

3.3.12. MECÂNICO

São requisitos mínimos para exercício da função de mecânico:

- I - ser do quadro de praças ou oficiais do CBMDF;
- II - ter concluído com aproveitamento o curso básico de manutenção de aeronaves em instituição reconhecida pela Agência Nacional de Aviação Civil.

São atribuições no exercício da função de mecânico na UAP:

- I - realizar os procedimentos de manutenção diária (pré-voo, entre-voo e pós-voo) nas duas aeronaves de acordo com o previsto nas listas de verificações e manuais;
- II - verificar diariamente as condições de operação do Caminhão Tanque de Abastecimento, bem como proceder o abastecimento das aeronaves sempre que requerido pelos pilotos, observando os procedimentos de segurança editados pela Seção de Manutenção;
- III - verificar a quantidade de combustível existente no tanque da viatura Auto Tanque de Combustível (ATC) informando à chefia da seção sempre que estiver abaixo de 2.000 litros;
- IV - realizar a manutenção de primeiro escalão no ATC e trator ou rebocador (push-back), verificando também as condições gerais das mesmas e, se for o caso, acionar o socorro mecânico do CEMEV;
- V - realizar a conferência do ferramental e de todo o material operacional da seção de manutenção;
- VI - executar a limpeza diária (básica) e semanal (geral) nas aeronaves, conforme estabelecido pela Seção de Manutenção;
- VII - zelar pela segurança de voo na esfera de suas atribuições, reportando-se ao Comandante de Serviço e/ou à Chefia da Seção de Manutenção;
- VIII - apresentar-se no pátio quando as aeronaves estiverem na final para pouso;
- X - receber a aeronave após o pouso para proceder à abertura das portas e auxiliar no desembarque ou/e embarque de passageiros;

XI - fazer o balizamento das aeronaves de outros órgãos para pouso na unidade, conduzindo-a para local apropriado para evitar interferência no serviço;

XII - deslocar as aeronaves para o ponto de parada apropriado nas ocorrências ou sempre que solicitado pelo Cmt de serviço observando a distância mínima de 03 metros entre quaisquer obstáculos e as pás do rotor principal e cauda;

XIII - configurar as aeronaves de acordo com a solicitação do comandante de serviço;

XIV - acompanhar as partidas das aeronaves e, observando qualquer alteração, imediatamente reportar-se por gestos ou pelo sistema de comunicação ao Comandante de Aeronave;

XV - conectar a fonte externa, atentando para a voltagem e amperagem compatíveis com as aeronaves;

XVI - posicionar o extintor a pronto uso durante a partida;

XVII - atentar para a colocação das capas de chuva ou sol das aeronaves quando as mesmas estiverem no pátio;

XVIII - informar, na passagem de serviço, ao Comandante que entra de serviço todas as alterações detectadas durante o pré-voo, realizando o registro formal quando requerido;

XIX - fazer a atualização das horas de voo, computadas para fins de manutenção, no diário de bordo e no quadro da seção;

XX - fazer as intervenções de pequena e média complexidade nas aeronaves, observando o previsto nos manuais e limitando-se à sua experiência e habilitação. Caso necessário, solicitar apoio dos mecânicos mais experientes;

XXI - controlar a saída de combustível do ATC por meio de registro em livro e formulários próprios, seja para consumo das aeronaves, seja para qualquer outro fim;

XXII - controlar a saída de todo qualquer ferramental da seção fazendo uso do livro ou de formulário específico;

XXIII - entrar em contato com o chefe da Seção de Manutenção pessoalmente ou por telefone, caso ocorra qualquer alteração mecânica que motive a indisponibilidade da aeronave.

3.3.13. OPERADOR DE AERONAVE REMOTAMENTE PILOTADA (RPA)

São requisitos mínimos para exercício da função de Piloto de RPA:

- I - Ser do quadro de praças ou oficiais do CBMDF;
- II - Ter concluído com aproveitamento o curso de operador de aeronaves remotamente pilotadas - CORPAS;
- III - Realizar adaptação com as aeronaves remotamente pilotadas do CBMDF;
- IV - Realizar treinamento periódico no mínimo a cada 2 (dois) anos.

São atribuições do piloto de aeronave remotamente pilotada na UAP:

- I - Cumprir e fazer cumprir os Regulamentos, Normas, Instruções e Manuais Aeronáuticos aplicáveis aos voos com RPA, assim como, todos os procedimentos estabelecidos pelo Comando da Unidade;
- II - Conferir os equipamentos;
- III - Preencher o Livro Dia ao RPA;
- IV - Executar as missões previstas e demandadas para o serviço;
- V - Limpar e manter os equipamentos;
- VI - Solicitar a autorização de voo;
- VII - Preencher o formulário de voo;
- VIII - Realizar o voo com o apoio do Observador;
- IX - Manter a segurança operacional, minimizando o risco para outras aeronaves e para pessoas, animais e propriedades;

São atribuições do Observador:

- I - Auxiliar na conferência e manutenção dos equipamentos;
- II - Manter o visual da aeronave ou nos parâmetros do aplicativo durante o voo;
- III - Informar ao piloto remoto sobre todo e qualquer obstáculo ou condição adversa que possa interferir no voo;
- IV - Fornecer ao piloto remoto às informações por ele solicitadas;
- V - Orientar o piloto sobre os Regulamentos, Normas, Instruções e Manuais Aeronáuticos aplicáveis aos voos com RPA, assim como, todos os procedimentos estabelecidos pelo Comando da Unidade.

3.4. DE INSTRUÇÃO

3.4.1. CORPO DOCENTE DA UAP

São requisitos mínimos para o exercício da função de instrutor de solo:

- I - ser profissional de notória especialização no componente curricular em que irá ministrar instrução;
- II - ser designado pelo CBMDF para ministrar instrução;
- III - ser Piloto em Comando ou Piloto Segundo em Comando na aeronave em que irá ministrar instrução, ou ainda operador aerotático ou Mecânico de Manutenção Aeronáutica habilitado segundo o RBAC nº 65;
- IV - ter concluído o currículo de solo do treinamento do 1º ESAV.

São requisitos mínimos para o exercício da função de instrutor de voo em aeronave:

- I - ser profissional de notória especialização no componente curricular em que irá ministrar instrução;
- II - ser designado pelo CBMDF para ministrar instrução;
- III - ser piloto em comando na aeronave em que irá ministrar instrução;
- IV - ter concluído o treinamento completo de instrutor do 1º ESAV, conforme PTO específico;

V - estar com as habilitações pertinentes à aeronave a ser empregada e ao objetivo da instrução a ser ministrada todas válidas.

São requisitos mínimos para o exercício da função de operador aerotático com as aeronaves em voo:

I - ser profissional de notória especialização no componente curricular em que irá ministrar instrução;

II - ser designado pelo CBMDF para ministrar instrução;

III - estar com o programa de treinamento válido conforme PTO específico.

3.4.2. EXAMINADOR CREDENCIADO DA UAP

São requisitos mínimos para o exercício da função de examinador credenciado do 1º ESAV:

I - ser do quadro de oficiais combatentes do CBMDF;

II - ser detentor da licença de PCH;

III - ser detentor da habilitação de categoria, tipo e/ou classe válida, segundo o RBAC nº 61;

IV - ser piloto em comando no modelo de aeronave;

V - preencher os requisitos do instrutor de voo em aeronave segundo a seção anterior;

VI - ter concluído o curso teórico de examinador credenciado ou equivalente aplicado a agentes públicos a serviço da ANAC, ministrado pela ANAC, nos últimos 48 (quarenta e oito) meses;

VII - ter sido aprovado em exame de observação realizado pela ANAC, na função de examinador credenciado, nos últimos 24 (vinte e quatro) meses;

VIII - ter concluído, na função de piloto em comando, o treinamento inicial ou periódico segundo este MOP.

3.4.3. OUTRAS ATIVIDADES DE ENSINO DA UAP

São requisitos mínimos para o exercício da função de instrutor:

I - ser profissional de notória especialização no componente curricular em que irá ministrar instrução;

II - ser designado pelo CBMDF para ministrar instrução de acordo com os documentos de ensino do CBMDF.

4. OPERAÇÕES EM SOLO

4.1. LIMPEZA E CONSERVAÇÃO DAS INSTALAÇÕES

As movimentações das aeronaves para limpeza das instalações é realizada pelos mecânicos com o auxílio do apoio solo de acordo com o SOPs de Deslocamento das aeronaves para os *spots* do 1º ESAV.

A movimentação de materiais e equipamentos operacionais para limpeza das instalações é realizado pelos operadores aerotáticos.

A unidade faz diferenciação entre o que é lixo e o que é FOD. O detalhamento está previsto na IA 018/1.0.5 - Programa de prevenção de FOD, que traz inclusive a periodicidade de realização de linhas de busca por FODs.

4.2. MOVIMENTAÇÃO E HANGARAGEM DE AERONAVES

A movimentação das aeronaves para os *spots* é realizada pelos mecânicos e equipe de apoio solo. O posicionamentos das aeronaves nos *spots* é descrita na IA 014/1.1.4 - Pouso e estacionamento de helicópteros.

As aeronaves, sempre que possível, permanecem hangaradas. Quando não for possível, os estais e obturadores são instalados.

A movimentação e hangaragem das aeronaves é realizada pelos mecânicos com o auxílio dos operadores aerotáticos de acordo com o SOP de Deslocamento das aeronaves para os *spots* do 1º ESAV com o auto reboque de aeronaves - ARA e do SOP de Hangaragem das aeronaves a partir dos *spots* do 1º ESAV.

4.3. LIMPEZA INTERNA DAS AERONAVES

A limpeza interna é realizada pelos operadores aerotáticos, operadores de suporte médico e equipe de apoio solo de acordo com o SOP de Desinfecção de aeronaves de asas rotativas. A frequência de limpeza está estabelecida no referido SOP.

4.4. LIMPEZA EXTERNA DAS AERONAVES

A limpeza externa é realizada pela equipe de manutenção juntamente com o apoio solo de acordo com o detalhamento e a periodicidade descritos no SOP de Limpeza das aeronaves do 1º ESAV.

4.5. INSPEÇÕES PRÉ-VOO

As aeronaves ativadas para as missões de operações aéreas são inspecionadas no pré-voos pelos mecânicos de serviço e pilotos de serviço, conforme previsto no Manual de Voo e Manual de Manutenções de cada aeronave, como parte da rotina diária de serviço.

4.6. ACIONAMENTO E RECEBIMENTO DE AERONAVES

A fase de solo em que ocorre o aviso, briefing e decolagem para missão, é regulada pelo SOP de Procedimentos da tripulação para decolagem e pouso das aeronaves de asas rotativas.

Todos os acionamentos das aeronaves são acompanhados pelo mecânico de serviço, que faz os procedimentos previstos no SOP de Acompanhamento da partida e liberação para voo das aeronaves. Quando necessária a utilização de fonte externa, o procedimento é regulado conforme o SOP de Utilização das fontes externas. Caso haja discrepância no acionamento, o piloto em comando é informado para que seja sanada a alteração observada.

As aeronaves que pousam no 1º ESAV recebem informação da Torre de Controle da unidade, em frequência VHF específica (132.50MHz), acerca de qual spot devem se posicionar conforme descrito na IA 014/1.1.4 - Pouso e estacionamento de helicópteros. As aeronaves são recebidas pelos mecânicos de

serviço e, quando são do grupamento, estes realizam o abastecimento e a inspeção pós voo.

4.7. ABASTECIMENTO DE AERONAVES E DRENAGEM

O caminhão tanque é posicionado conforme o SOP de Estabelecimento do ATC para abastecimento das aeronaves. O abastecimento ocorre conforme o SOP de Abastecimento dos helicópteros com ATC.

As aeronaves são abastecidas, ordinariamente, em 50% de sua capacidade para o EC130 (Resgate 04) e em 210kg totais para o EC135T2 (Resgate 03).

É de responsabilidade do piloto em comando determinar abastecimento padrão ou não, seja superior ou inferior, a depender da operação que está prevista e de acordo com o peso e balanceamento e performance da aeronave. Ao regressar de missão, o piloto em comando informa ao operador de comunicação sobre a necessidade de abastecimento, que aciona o mecânico de serviço.

Os cuidados relativos à inspeção dos combustíveis estão descritos no SOP de Drenagem e inspeção do combustível das aeronaves e do ATC.

4.8. CONFERÊNCIA DE MATERIAIS

A conferência de material aeromédico é realizada pelo OSM médico e enfermeiro, bem como pelo operador aerotático, de acordo com o SOP Assunção de serviço do OSM.

A conferência de materiais de salvamento é realizada pelos operadores aerotáticos. O detalhamento de inspeção está descrito no SOP de Inspeção de materiais, equipamentos e EPIs.

5. OPERAÇÕES AÉREAS

As operações aéreas são realizadas em situações emergenciais e não emergenciais.

Operações aéreas em situações emergenciais de urgência e emergência são as operações destinadas ao atendimento à saúde, compreendendo resgate, salvamento e atendimento pré-hospitalar móvel, de caráter emergencial e urgente em consonância com legislação e/ou regulamentação específica.

Operações aéreas em situações não emergenciais são aquelas relacionadas a voos de instrução, de monitoramento de área e de transportes de autoridades e a outros que não envolvam situações emergenciais.

Os critérios para acionamento das aeronaves estão estabelecidos no Plano de Emprego Operacional do CBMDF por meio da Norma de Emprego Operacional (NEO) referente ao Acionamento de aeronaves de asas rotativas.

O acionamento pelo CBMDF ou SAMU ocorre por meio de contato feito junto ao operador de comunicação via rádio, telefone ou sistema informatizado do CBMDF. Há também a possibilidade de ser feito contato direto com o comandante de serviço via telefone funcional.

A Seção de Operações emite uma Tabela de Classificação das Operações Aéreas que traz as classificações das operações realizadas pelo Esquadrão.

As operações aéreas são reguladas ainda pelas seguintes normas: IA 004/1.1.4 - Revalidação de manobras; IA 013/1.1.4 - Operação visual noturna dos helicópteros do CBMDF; IA 015/1.0.5 - Prevenção de fadiga em voo; e IA 016/1.1.4 - Voo monopilotado para atendimento a missões operacionais.

A IA 004 - revalidação de manobras - estabelece quais são as missões que necessitam serem treinadas periodicamente pela tripulação para que possam ser realizadas na rotina do serviço. Caso o tripulante de serviço não esteja com a manobra válida, isto significa que não poderá realizar aquela missão específica, permitindo que este realize as demais desenvolvidas.

A IA 013/1.1.4 - Operação visual noturna dos helicópteros do CBMDF - traz os limites operacionais para o voo noturno e estabelece o desenvolvimento de um catálogo de pouso que deve ser seguido durante este período do dia.

A IA 015/1.0.5 - Prevenção de fadiga em voo - reforça o monitoramento das atividades operacionais para que aumente a percepção do risco relacionado ao

excesso de horas de voo em uma jornada de trabalho e, assim, seja estabelecido um parâmetro para a suspensão temporária daquela tripulação naquele período.

A IA 016/1.1.4 - Voo monopilotado para atendimento a missões operacionais - traz critérios especiais em que é possível que missões operacionais sejam realizadas sem o piloto segundo em comando.

As tripulações realizam as operações para as quais estão capacitadas e habitadas conforme o normativo do Esquadrão. A não revalidação em uma operação específica não impede que sejam executadas as demais, desde que estas estejam válidas de acordo com os respectivos Programas de Treinamento Operacional.

5.1. POUSO EM ÁREA NÃO CADASTRADA

Ocorre em operações aéreas nas situações emergenciais de urgência e emergência, respeitando as condições de voo visual (VMC).

São considerados áreas não cadastradas o local que não possui cadastro da ANAC; qualquer local em território ou mar territorial brasileiro utilizado para pouso e/ou decolagem para atendimento da missão aérea pública; e qualquer local em território ou mar territorial brasileiro, dedicado à exposição estática da aeronave visando atender eventos programados.

No período diurno ocorre no local mais próximo à ocorrência e no período noturno de acordo com a IA 013/1.1.4 - Operação visual noturna dos helicópteros do CBMDF.

A tripulação das aeronaves utiliza o SOP de procedimentos da tripulação para decolagem e pouso das aeronaves de asas rotativas. Após o pouso e antes da decolagem, a tripulação segue o SOP de Isolamento de segurança para aeronaves de asas rotativas visando manter a segurança no local.

A decisão pela realização, interrupção ou negativa de execução de operação aérea compete ao Comandante da Aeronave, considerando sua responsabilidade acerca da segurança do voo.

5.2. VOO TÁTICO À BAIXA ALTURA (BUSCA)

Ocorre em operações aéreas nas situações emergenciais de urgência e emergência, respeitando as condições de voo visual (VMC).

A tripulação das aeronaves utiliza o SOP de Busca aeronaves em asas rotativas. O piloto em comando da aeronave pode recusar qualquer operação aérea abaixo das alturas mínimas previstas pelo DECEA para preservação da segurança de voo.

5.3. LANÇAMENTO DE OBJETOS

Ocorre em operações aéreas nas situações não emergenciais, respeitando as condições de voo visual (VMC).

A tripulação das aeronaves utiliza o SOP de Lançamento de objetos nas aeronaves de asas rotativas. O piloto em comando da aeronave pode recusar qualquer operação aérea abaixo das alturas mínimas previstas pelo DECEA para preservação da segurança de voo.

A UAP pode realizar o lançamento de pétalas de flores sobre eventos comemorativos ou cerimônias fúnebres desde que o controle do risco, inerente à operação, esteja dentro do Nível Aceitável de Desempenho da Segurança Operacional (NADSO).

5.4. EMBARQUE E DESEMBARQUE

5.4.1. PESSOAS NÃO VINCULADAS À UAP

Os embarques e desembarques de pessoas não vinculadas à UAP ocorrem de acordo com o SOP de Embarque e desembarque de pessoas não vinculadas à UAP, SOP de Transporte de equipes de combate a incêndio florestal com aeronaves de asas rotativas; SOP de Isolamento de área de segurança; e o SOP de procedimentos da tripulação para decolagem e pouso das aeronaves de asas rotativas.

Nos casos de transporte de autoridades em serviço e profissionais de saúde embarcados, o embarque e o desembarque é feito com a aeronave pousada e os rotores podem estar em giro ou não.

Nos casos de transportes de pacientes, o embarque e o desembarque é feito com a aeronave pousada e os rotores podem estar em giro ou não. Excepcionalmente, o embarque de pacientes é feito com a aeronave no pairado. Ressalta-se que é vedado o embarque ou desembarque com helicópteros que disponham de portas de acesso com dobradiças ou similares. O transporte de pacientes é realizado nas modalidades suporte básico de vida e suporte avançado de vida (aeromédico).

Nos casos de transporte de tropas ou equipes para o combate a incêndios florestais, o embarque e o desembarque pode ser realizado com a aeronave pousada com rotores em giro ou não e também no voo pairado, desde que não haja ponto para pouso próximo ao local da operação. A tripulação das aeronaves segue o SOP de Transporte de equipes de combate a incêndio florestal com aeronaves de asas rotativas.

É considerado também pessoa não vinculada a UAP o profissional de saúde embarcado(PSE), sendo este profissional de saúde conforme a legislação e/ou regulamentação específica, distinto do operador de suporte médico (OSM), que em situações excepcionais é imprescindível à realização de operações aeromédicas para manutenção e/ou restauração da saúde do paciente.

5.4.2. PESSOAS VINCULADAS À UAP

Os embarques e desembarques de pessoas vinculadas à UAP ocorrem de acordo com o SOP de Transporte de equipes de combate a incêndio florestal; SOP de procedimentos da tripulação para decolagem e pouso das aeronaves de asas rotativas; e SOP de Isolamento de área de segurança. Podem ocorrer com os rotores acionados ou não e com a aeronave no solo ou no pairado, sempre respeitando as condições de voo visual (VMC). Esse ocorre quando não possa ser realizado em algum ponto próximo ao lugar da operação e sem prejuízo ao cumprimento da missão pública, salvo em treinamento.

5.4.3. ANIMAIS

Os embarques e desembarques de animais ocorrem de acordo com o SOP de Transporte de cães para buscas nas aeronaves de asa rotativas do CBMDF; SOP de Isolamento de área de segurança; e o SOP de procedimentos da tripulação para decolagem e pouso das aeronaves de asas rotativas. É realizado com a aeronave pousada e os rotores podem estar em giro ou não.

5.4.4. ARMAS E MUNIÇÕES

As tripulações do Esquadrão realizam as atividades de aviação pública sem portar armamento e munições quando em missões operacionais dentro do Distrito Federal.

É permitido que passageiros transportem armas e munições. Estes devem desmunicar o armamento, não sendo permitido munição na câmara.

As orientações acerca de embarques e desembarques de armas e munições ocorrem conforme o previsto no SOP de Embarque e desembarque de pessoas não vinculadas à UAP.

5.4.5. CILINDROS DE AR RESPIRÁVEL OU CILINDROS DE O₂

É permitido o embarque e desembarque de cilindros de ar respirável e cilindros de O₂, devendo o piloto em comando atentar-se para questões de peso e balanceamento das aeronaves.

Os embarques e desembarques ocorrem de acordo com o SOP de Embarque e desembarque de pessoas não vinculadas à UAP, item que trata sobre profissionais portando cilindros de ar respirável ou cilindros de O₂; SOP de Isolamento de área de segurança; e o SOP de procedimentos da tripulação para decolagem e pouso das aeronaves de asas rotativas. É realizado com a aeronave pousada e os rotores podem estar em giro ou não.

5.5. OPERAÇÃO AÉREA COM SEPARAÇÃO REDUZIDA ENTRE AERONAVES

Ocorre em operações aéreas nas situações emergenciais de urgência e emergência quando o socorro terrestre necessita de apoio de mais de uma aeronave, seja essa do CBMDF ou de outro órgão, para atendimento a vítimas ou combate a chamadas dos incêndios florestais.

A operação deve respeitar as condições de voo visual (VMC), com separação mínima de 250 metros horizontalmente ou 500 pés verticalmente, e ser realizado briefing de segurança com todos os envolvidos incluindo, no mínimo, discussão sobre o cenário de operação; as altitudes de segurança; os possíveis obstáculos; as velocidades; as luzes da aeronave; a definição dos procedimentos padronizados em caso de perda de contato visual com outra; os procedimentos padronizados para os casos de IIMC - entrada inadvertida, não planejada e não intencional em condições meteorológicas de voo por instrumentos; os procedimentos de separação e manobras entre aeronaves; e os limites de inclinação de curva.

A tripulação das aeronaves segue o SOP de Operação aérea com separação reduzida entre aeronaves neste tipo de operação.

5.6. CARGA EXTERNA

5.6.1. RAPEL E MCGUIRE

Ocorre em operações aéreas nas situações emergenciais de urgência e emergência quando não é possível o pouso nem o embarque de pessoas vivas por meio do voo pairado. Deve respeitar as condições de voo visual (VMC), sendo executada apenas no período diurno.

Categorizada como classe C - carga externa alijável e que permanece em contato parcial com o solo ou água durante a operação, realizada com *long-line*.

A tripulação das aeronaves segue o SOP de Rapel e o SOP de McGuire neste tipo de operações.

Em casos de alijamento de emergência ou inadvertido, as operações serão suspensas até que seja realizada uma análise do risco e estes sejam mitigados; a

ANAC será informada em 10 (dez) dias acerca do referido alijamento; e os procedimentos estabelecidos no Plano de Resposta a Emergência serão cumpridos.

O programa de treinamento especial para Rapel e McGuire está estabelecido nos Programas de Treinamento Operacional do Esquadrão.

5.6.2. CARGA EXTERNA NO GANCHO

Ocorre em operações aéreas nas situações emergenciais de urgência e emergência quando não é possível o pouso nem o embarque de cargas ou cadáveres por meio do voo pairado. Deve respeitar as condições de voo visual (VMC), sendo executada apenas no período diurno.

Categorizada como classe C - carga externa alijável e que permanece em contato parcial com o solo ou água durante a operação, realizada com *long-line*.

A tripulação das aeronaves segue o SOP de Carga externa em aeronaves de asas rotativas neste tipo de operação.

Em casos de alijamento de emergência ou inadvertido, as operações serão suspensas até que seja realizada uma análise do risco e estes sejam mitigados; a ANAC será informada em 10 (dez) dias acerca do referido alijamento; e os procedimentos estabelecidos no Plano de Resposta a Emergência serão cumpridos.

O programa de treinamento especial de Carga externa no gancho está estabelecido nos Programas de Treinamento Operacional do Esquadrão.

5.6.3. SALVAMENTO AQUÁTICO

Ocorre em operações aéreas nas situações emergenciais de urgência e emergência quando não é possível o resgate por meio de embarcações. Deve respeitar as condições de voo visual (VMC), sendo executada apenas no período diurno. Ocorre com lançamento de equipes na água e possível extração da vítima por meio da técnica de sling ou rede.

Categorizada como classe C - carga externa alijável e que permanece em contato parcial com o solo ou água durante a operação -, realizada com *long-line*.

A tripulação das aeronaves segue o SOP de Salvamento Aquático neste tipo de operação.

Em casos de alijamento de emergência ou inadvertido, as operações serão suspensas até que seja realizada uma análise do risco e estes sejam mitigados; a ANAC será informada em 10 (dez) dias acerca do referido alijamento; e os procedimentos estabelecidos no Plano de Resposta a Emergência serão cumpridos.

O programa de treinamento especial de Salvamento aquático está estabelecido nos Programas de Treinamento Operacional do Esquadrão.

5.6.4. COMBATE A INCÊNDIO FLORESTAL COM USO DO HELIBALDE

Ocorre em operações aéreas nas situações emergenciais de urgência e emergência quando o socorro terrestre necessita de apoio para combater as chamadas dos incêndios florestais. Deve respeitar as condições de voo visual (VMC).

Categorizada como classe C - carga externa alijável e que permanece em contato parcial com o solo ou água durante a operação, realizada com *short-line*.

A tripulação das aeronaves segue o SOP de Combate a incêndio florestal com aeronaves de asas rotativas - helibalde - e o SOP de Transporte de equipes de combate a incêndio florestal com aeronaves de asas rotativas.

Em casos de alijamento de emergência ou inadvertido, as operações serão suspensas até que seja realizada uma análise do risco e estes sejam mitigados; a ANAC será informada em 10 (dez) dias acerca do referido alijamento; e os procedimentos estabelecidos no Plano de Resposta a Emergência serão cumpridos.

O programa de treinamento especial de Combate a incêndio florestal com uso do helibalde está estabelecido nos Programas de Treinamento Operacional do Esquadrão.

5.7. AEROMÉDICO

5.7.1. URGÊNCIA E EMERGÊNCIA MÉDICA

Destinado ao atendimento à saúde, compreendendo predominantemente atendimento pré-hospitalar em ocorrências clínicas ou traumáticas. Envolve também atividades de resgate ou operações em que possa haver vítimas com potencial necessidade de suporte médico avançado. Atividade realizada por meio de suporte médico avançado na presença de médico e enfermeiro, equipamentos e insumos necessários para esta função conforme legislação vigente.

5.7.2. TRANSPORTE INTER-HOSPITALAR

Ocorre em operações aéreas nas situações de urgência e emergência quando faz-se necessária a remoção de paciente de uma unidade hospitalar de menor complexidade para outra de maior complexidade, seja para elucidação diagnóstica, internação clínica, cirúrgica ou em unidade de terapia intensiva. Sempre deve ocorrer na modalidade de suporte avançado de vida na presença de médico e enfermeiro, equipamentos e insumos necessários para esta função conforme legislação vigente. É indicado em aeronaves de asa rotativa, quando a gravidade do quadro clínico do paciente exigir uma intervenção rápida e as condições de trânsito tornem o transporte terrestre muito demorado ou em aeronaves de asa fixa, para percorrer grandes distâncias em um intervalo de tempo aceitável, diante das condições clínicas do paciente. Deve respeitar as condições de voo visual (VMC). Para aeronaves de asa rotativa no período diurno ocorre no local mais próximo à unidade de saúde, preferencialmente um heliponto, e no período noturno de acordo com a IA 013/1.1.4 - Operação visual noturna dos helicópteros do CBMDF.

5.7.3. TRANSPORTE DE ÓRGÃOS

Ocorre em operações aéreas nas situações emergenciais, quando o sistema de Saúde do Estado necessita que o órgão seja transportado do local de captação para a unidade de saúde receptora. Deve respeitar as condições de voo visual (VMC). Para aeronaves de asa rotativa no período diurno ocorre no local mais próximo à unidade de saúde, preferencialmente um heliponto, e no período

noturno de acordo com a IA 013/1.1.4 - Operação visual noturna dos helicópteros do CBMDF.

Os embarques e desembarques de pessoas não vinculadas à UAP ocorrem de acordo com o SOP de embarque e desembarque de pessoas não vinculadas à UAP e o SOP de isolamento de área de segurança, bem como nas condições descritas no item 4.1. desta sessão.

5.8. OPERAÇÃO AÉREA NOTURNA (VFR)

Ocorre em operações aéreas nas situações emergenciais de urgência e emergência, respeitando as condições de voo visual (VMC), sendo o pouso realizado apenas em locais pré cadastrados no catálogo de pouso noturno conforme a IA 013/1.1.4 - Operação visual noturna dos helicópteros do CBMDF.

A tripulação das aeronaves se atentam também para sinais de fadiga de acordo com a IA 015/1.0.5 - Prevenção de fadiga em voo.

Os pilotos cumprem requisitos específicos de experiência conforme detalhado no capítulo de Recursos Humanos.

5.9. AERONAVES REMOTAMENTE PILOTADAS

Ocorre em operações aéreas nas situações emergenciais de urgência e emergência ou não emergenciais, respeitando as condições de voo visual (VMC). Em situações emergenciais atuam auxiliando as equipes de solo no posicionamento estratégico de equipes e possíveis acessos aos locais. Em situações não emergenciais são empregadas para produção de fotos e vídeos de eventos demandados pelos superiores.

Os operadores seguem o SOP de Procedimentos para decolagem e pouso das aeronaves remotamente pilotadas.

6. OPERAÇÕES DE INSTRUÇÃO

A subparte L do RBAC nº 90 apresenta as seguinte definições:

- **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;
- **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 de elevação de nível:** treinamento requerido ao piloto segundo em comando para ascensão à função de piloto em comando, no mesmo modelo de aeronave da UAP;
- **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 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 ambientação entre UAP:** treinamento requerido para exercício da mesma função a bordo em outra UAP;
- **Treinamento para operador aerotático:** treinamento requerido aos agentes públicos para exercício da função de operador aerotático na UAP; e
- **Treinamento especial:** treinamento requerido aos agentes públicos vinculados à UAP, para exercício de atribuições específicas do órgão ou ente público (armas e munições embarcadas, pouso em local não cadastrado pela ANAC, voo tático à baixa altura, lançamento de objetos, operação *helocasting*, embarque e desembarque em voo pairado, paraquedismo, operações sobre extensões de água, operação com separação reduzida entre aeronaves, carga externa, NVIS, aeromédico etc.).

Diante da quantidade de treinamentos a serem realizados e em conformidade com os requisitos estabelecidos pelo regulamento mencionado, o 1º ESAV segue rigorosamente, para a realização das instruções e treinamentos, o previsto nos respectivos programas de treinamento e nas respectivas Instruções de Aviação.

6.1. REQUISITOS GERAIS

A Seção de Instrução (SEINS) deve:

- I - elaborar e implantar um programa de treinamento, segundo o RBAC n° 90, para o desempenho de funções no 1º ESAV e outras disposições afins;
- II - obter aprovação inicial e final dos treinamentos que requerem a referida aprovação, nos termos definidos pelo RBAC n° 90;
- III - prover os recursos humanos, materiais e financeiros adequados para a realização dos treinamentos previstos no RBAC n° 90; e
- IV - dispor do número de instrutores adequado, segundo o programa de treinamento da UAP.

O Instrutor designado para ministrar os treinamentos deve registrar em formulário, ao final da atividade, observações sobre o desempenho e a proficiência alcançadas pelo aluno no programa. O formulário deve ser arquivado em pasta de registro individual do aluno na UAP. Ressalta-se que o lançamento pode ser realizado de forma digital. Os registros de treinamento de cada tripulante e de cada pessoa com função a bordo devem ser mantido por no mínimo 5 (cinco) anos.

O programa de treinamento deverá ser compatível com o relatório de avaliação operacional ou com os OSD do modelo de aeronave publicados pela ANAC.

- I - Na ausência de relatório de avaliação operacional ou de OSD da ANAC, considera-se aquele publicado por outra autoridade de aviação civil.
- II - Na ausência de relatório de avaliação operacional ou de OSD publicado por autoridade de aviação civil, deve-se cumprir com o programa de treinamento do

fabricante da aeronave ou centro de treinamento certificado por autoridade de aviação civil nacional ou internacional.

III - Na ausência dos dispositivos previstos nos parágrafos anteriores, a UAP deverá definir a ementa mínima de treinamento, além de incluir os demais componentes curriculares do currículo de solo e de exercícios práticos estabelecidos no programa de treinamento.

6.2. REGRAS ESPECIAIS

Além das atividades de treinamentos realizadas pelo 1º ESAV / GAVOP, as seguintes entidades estão aptas a realizar os treinamentos, exames teóricos e práticos previstos no programa de treinamento:

I - Centro de Treinamento de Aviação Civil (CTAC) certificados conforme o RBAC nº 142;

II - Centro de Instrução de Aviação Civil (CIAC) certificados conforme o RBAC 141, ou RBAC que venha a substituí-lo;

III - O fabricante da aeronave;

IV - A UAP internacional; ou

V - As Forças Armadas ou autoridade de investigação SIPAER.

6.3. PROGRAMA DE TREINAMENTO OPERACIONAL (PTO)

6.3.1. PILOTOS

A formação dos pilotos de helicópteros, que cumprem os requisitos previstos neste MOP ocorre no GAVOP com a aprovação no Curso de Piloto de Helicóptero da CBMDF, realizado na escola de formação de pilotos de helicóptero onde o oficial recebe instruções sobre procedimentos operacionais e instruções práticas de voo para obtenção da licença de piloto privado de helicóptero (PPH). Com a entrada em vigor do RBAC 90, a formação e especialização dos pilotos do CBMDF também podem ser realizadas por meio dos Programas de Treinamento Operacionais – PTO – específicos para formação de Piloto Privado de Helicópteros – PPH –, de Piloto Comercial de Helicópteros – PCH –, de Instrutor de Voo de Helicóptero – INVH.

A formação dos pilotos de helicóptero também pode ocorrer em escolas de aviação civil, desde que os cursos cumpram com as exigências mínimas requeridas pela ANAC.

O componente curricular de doutrinação básico às operações especiais de aviação pública ao recém chegado da escola de aviação contém o previsto no MOP, IA's, SOPs da unidade bem como o estabelecido nos Manuais de pilotos e das aeronaves, além dos requisitos específicos estabelecidos na RBAC nº 90.

O PTO dos pilotos contém o detalhamento de treinamento para:

- Formação inicial;
- IFR;
- Instrutor de INVH;
- Elevação de Nível;
- Cada modelo de aeronave operada (inicial, periódico, diferença, transição);
- Instrutores e examinadores (inicial, periódico, transição, ambientação);
- Fichas de avaliação.

Os treinamentos especiais estão inclusos dentro do PTO na parte de treinamentos periódicos.

6.3.2. OPERADORES AEROTÁTICOS

A formação dos Operadores Aerotáticos é realizada pelo CBMDF por meio do Curso de Tripulante Operacional (CTOP) ministrado pelo GAVOP. O componente curricular de doutrinação básico às operações especiais de aviação pública aos aluno do curso contém o previsto no MOP, IAs, SOPs da unidade bem como o estabelecido no Manual de Operações - Módulo III: operador aerotático, além dos requisitos específicos estabelecidos na RBAC nº 90.

O PTO dos operadores aerotáticos contém:

- Currículo de formação (solo e voo);
- Treinamento Inicial;

- Treinamento Periódico;
- Treinamento Transição;
- Elevação de nível;
- Formação de instrutores;
- Processo de avaliação.

Os treinamentos especiais estão inclusos dentro do PTO na parte de treinamentos periódicos.

6.3.3. OPERADORES DE SUPORTE MÉDICO

Tem a formação inicial realizada pelo GAVOP por meio da capacitação em Transporte Aeromédico fornecida pelo CBMDF. O componente curricular de doutrinação básico às operações especiais de aviação pública aos alunos do curso contém o previsto no MOP, IAs, SOPs da unidade, além dos requisitos específicos estabelecidos na RBAC nº 90 e pela Seção Aeromédica e está contido no PTO do OSM.

O PTO dos OSM contém o detalhamento de treinamento para:

- Formação inicial (Capacitação em Transporte Aeromédico - CTRAER);
- Adaptação
- Periódico;
- Readaptação;
- Transição.

6.4. INSTRUÇÕES DE AVIAÇÃO

As capacitações e os programas de treinamento periódicos do Esquadrão são estabelecidos por meio de IAs.

- IA 004/1.1.4 - Revalidação de manobras;
- IA 009/1.1.4 - Readaptação ao voo após afastamento temporário para pilotos;

- IA 010/1.1.4 - Requisitos para ingresso e manutenção de proficiência de operadores de suporte médico no 1º ESAV / GAVOP;
- IA 011/1.1.4 - Readaptação ao voo após afastamento temporário para operadores aerotáticos.

7. TRANSPORTE DE ARTIGOS PERIGOSOS

Os materiais considerados artigos perigosos transportados pela unidade são de origem biológica e medicamentos.

Medicamentos imprescindíveis às operações aeromédicas são transportados para o atendimento de ocorrências de emergências que necessitam do suporte avançado.

Materiais biológicos são transportados quando em atendimento a ocorrências de transporte de órgãos.

O transporte destes materiais ocorre de maneira estritamente necessária ao cumprimento da operação especial pública. Os operadores de suporte médico são capacitados para o armazenamento, manipulação e descarte após o uso das medicações. Os operadores aerotáticos auxiliam os operadores de saúde em relação a guarda dos medicamentos e são responsáveis pela segurança nos transportes de órgãos.

As medicações não são transportadas nos bagageiros. Deve-se atentar que haja sempre o menor volume possível de medicações, seja por causa da validade e existência de medicamentos psicotrópicos seja para evitar que possíveis quebras. As embalagens das medicações são compatíveis com a substância transportada, em especial quanto a sua corrosividade, permeabilidade, envelhecimento prematuro e fragilidade. Deve-se ter cuidado especial com a bolsa de medicações, uma vez que as ampolas são prioritariamente feitas de vidro.

As caixas com os órgãos vêm preparadas pelas unidades de saúde e são transportadas sempre fixadas no piso da cabine.

Antes da decolagem, o piloto em comando, ou tripulantes por ele designado, inspecionam as condições de armazenamento dos artigos perigosos a fim de garantir a segurança.

8. POLÍTICA DE USO E INSPEÇÃO

8.1. EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO INDIVIDUAL

Os SOPs do 1º ESAV estabelecem quais EPIs os profissionais da unidade utilizam na execução de suas atribuições.

O uso é obrigatório e de responsabilidade individual. A supervisão em relação ao uso é da chefia imediata.

A política de uso e inspeção é estabelecida pela IA 005/1.1.4 - Política de inspeção e descarte de materiais, equipamentos e EPIs do 1º ESAV.

8.2. MATERIAIS E EQUIPAMENTOS DE OPERAÇÕES AÉREAS

Materiais de operações aéreas são todos aqueles utilizados nas missões de resgate com a utilização da aeronave. A política de uso e inspeção desses é estabelecida pela IA 005/1.1.4 - Política de inspeção e descarte de materiais, equipamentos e EPIs do 1º ESAV.

9. DOCUMENTAÇÕES

9.1. SISTEMA DE NORMAS

O Sistema de normas do 1º ESAV é mantido atualizado em prol da manutenção do desempenho da segurança operacional.

O gestor da UAP aprova e faz a gestão de atualização dos Programas de Treinamento Operacional (PTOs), os Procedimentos Operacionais Padrão (POPs) e as Instruções de Aviação (IAs) referentes à aviação operacional. Estas normas são homologadas e publicados por ato do Comandante Operacional.

O gestor da UAP aprova e faz a gestão de atualização dos Manuais de Operações (MOPs) e do Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional

(MGSO) referentes à aviação operacional. Estas normas são homologadas e publicados por ato do Comandante-Geral.

Todos os manuais e normas são elaboradas no idioma português. Em casos excepcionais, é permitido o uso de manuais em outros idiomas, desde que o pessoal envolvido possua proficiência no referido idioma.

O sistema normativo é publicado de forma ostensiva no Boletim Geral do CBMDF. As normas estão em formato digital e organizadas por meio de um "Compêndio de normas" disponibilizado no ambiente do Sistema Eletrônico de Informações (SEI-GDF). É de responsabilidade da Seção de Operações a atualização e revisão de acordo com a realidade do esquadrão e previsões normativas.

O sistema de normas do 1º ESAV será composto pelas seguintes publicações:

- I - Manual de Operação (MOP);
- II - Programa de Treinamento Operacional (PTO);
- III - Procedimento Operacional Padronizado (SOP);
- IV - Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional (MGSO); e
- V - Instruções de aviação (IAs);
- VI - outros manuais e publicações relevantes a critério do 1º ESAV.

Cada publicação do sistema de normas estabelecido previamente deve:

- I - ser aprovada pelo comandante do GAVOP como gestor da UAP;
- II - ser aprovada pela ANAC, quando previsto na RBAC nº 90;
- III - estabelecer os procedimentos para revisão, distribuição e controle;
- IV - estar atualizada com o AFM (manual de voo da aeronave) ou AOM (manual de operação da aeronave);
- V - estar à disposição de todo o pessoal de solo e de voo envolvido no 1º ESAV;
- VI - ser clara, objetiva e coesa;

VII - compor o programa de treinamento do 1º ESAV;

VIII - ser implantada de tal forma que os profissionais envolvidos na operação compreendam as razões de cada publicação e para cada procedimento definido pelo 1º ESAV;

IX - conter instruções para cumprimento das atribuições do 1º ESAV e de seu pessoal; e

X - incentivar o processo de revisões por parte do pessoal do 1º ESAV.

9.2. DOCUMENTAÇÃO DA TRIPULAÇÃO

9.2.1. CONTROLE DE EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

A Seção de Operações realiza o controle de horas de voo de pilotos, operadores aerotáticos e operadores de suporte médico nas operações especiais de aviação pública, utilizando como critério as horas lançadas no diário de bordo pelo segundo piloto em comando. É possível estabelecer os tipos de operações executadas bem como se ocorreram no período diurno ou noturno. A Seção de Operações deverá expedir declaração individual de horas de voo sempre que requerido pela ANAC ou a pedido do piloto.

A Seção de Operações deve expedir declaração individual de horas de voo sempre que requerido pela ANAC ou a pedido do piloto.

Para fins de comprovação de experiência de voo junto à ANAC, a Seção de Operações deve expedir, sempre que requerida por esta Agência ou pelo próprio piloto, a respectiva declaração individual de horas de voo, que deve ser íntegra e conter no mínimo:

I - identificação e assinatura do gestor da UAP;

II - nome e código ANAC do piloto;

III - local e data da referida declaração;

IV - horas de voo na função de piloto em comando, piloto segundo em comando, operador aerotático ou operador de suporte médico;

V - horas de voo de piloto em instrução de de piloto em comando, piloto segundo em comando, operador aerotático ou operador de suporte médico;

VI - horas de voo no modelo da aeronave;

VII - horas de voo para experiência recente;

VIII - horas de voo no período diurno e noturno;

IX - horas de voo em operações VFR ou IFR;

X - horas de voo como instrutor do 1º ESAV.

As horas de voo são contabilizadas para que sejam cumpridas as determinações de ascensões funcionais de pilotos e operadores aerotáticos de acordo com a Portaria nº 39, de 2 de dezembro de 2021 - Ascensão operacional de piloto de helicópteros da Corporação - e a IA 012/1.1.4 - Programa de ascensão operacional para tripulantes operacionais do CBMDF.

As datas dos voos são parâmetros para determinar os afastamentos dos militares do serviço aéreo e de acordo com o período de afastamento deve ser realizado uma adaptação de voo, conforme determinado pela IA 009/1.1.4 - Readaptação ao voo após afastamento temporário para pilotos; IA 010/1.1.4 - Requisitos para ingresso e manutenção de proficiência de operadores de suporte médico no 1º ESAV / GAVOP; e IA 011/1.1.4/0 - Readaptação ao voo após afastamento temporário para operadores aerotáticos.

As datas das instruções de manobras especiais de aviação pública são parâmetros para determinar a realização dos treinamento posteriores, conforme determinado pela IA 004/1.1.4 - Revalidação de manobras e previsto nos Programas de Treinamento Operacional (PTOs).

9.2.2. CONTROLE DAS LICENÇAS, HABILITAÇÕES E CERTIFICADOS DOS PILOTOS

A Seção de Operações realiza também o controle de modo a não permitir que tripulantes ou outras pessoas com eventual função a bordo realizem

operações especiais de aviação pública sem as devidas licenças ou com certificados, habilitações, autorizações ou treinamentos vencidos.

Cabe ainda à Seção de Operações a adoção de providências no sentido de concessão e/ou revalidação de licenças, habilitações, autorizações e CMA dos tripulantes e das pessoas com eventual função a bordo, nos termos da legislação e/ou regulamentação vigente.

É de responsabilidade do tripulante também conhecer sua situação funcional para que sejam cumpridas as determinações internas e externas da legislação aeronáutica.

9.2.3. DOCUMENTOS OBRIGATÓRIOS A BORDO DAS AERONAVES

Considerando a base de operações do 1º ESAV como sendo o Hangar no Quartel do Comando Geral (QCG) do CBMDF (código ICAO: SDHH), define-se que até a uma distância máxima de 900 NM (1666 Km), serão obrigatórios os seguintes documentos a bordo de cada aeronave empenhada em operações especiais de aviação pública, em meio físico ou digital, devendo os demais permanecer disponíveis na referida base:

- I - licenças e habilitações de cada membro da tripulação;
- II - manual de voo ou manual de operação da aeronave;
- III - lista de verificação da aeronave (checklist);
- IV - SOPs;
- V - publicações aeronáuticas, conforme aplicável à navegação VFR ou IFR.

Para os casos não contemplados no parágrafo anterior, consideram-se obrigatórios a bordo da aeronave os seguintes documentos:

- I - licenças e habilitações de cada membro da tripulação;
- II - manual de voo ou manual de operação da aeronave;
- III - lista de verificação da aeronave (checklist);

IV - MOP

V - SOPs;

VI - publicações aeronáuticas, conforme aplicável à navegação VFR ou IFR.

VII - diário de bordo devidamente preenchido;

VIII - certificado de aeronavegabilidade válido;

IX - certificado de matrícula;

X - apólice ou certificado de seguro válido;

XI - licença de estação dos rádios válida;

XII - declaração de inspeção anual de manutenção;

XIII - ficha de peso e balanceamento.

REFERÊNCIAS

Todas as normas detalhadas neste Manual são publicadas em Boletim Geral do CBMDF.

A Seção de Doutrina do GAVOP mantém atualizado um Compêndio de normas do 1º ESAV / GAVOP, que detalha o tipo de normativa (portaria, manual, SOP, IA, PTO), data de publicação, número do processo com link e acompanhamento da necessidade de revisão. O compêndio está disponível de forma digital a todos os colaboradores e por meio deste é possível ter acesso a todos os documentos vigentes que regulam internamente a atividade aérea do 1º ESAV / GAVOP.

A presente Seção é revisada sempre que há a inserção de novas normas ao Manual de Operações (MOP).

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. IA 001/1.0.1 - Padronização de IA, 2018.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. IA 002/1.0.1 - Elaboração de POPs do GAVOP, 2018.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. IA 003/1.0.1 - Regras e formatações de Manuais do GAVOP, 2019.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. IA 004/1.1.4 - Revalidação de manobras, 2019.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. IA 005/1.1.4 - Política de inspeção e descarte de materiais, equipamentos e EPIs do 1º ESAV, 2020.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. IA 006/1.1.5 - Perfil de risco para pilotos das aeronaves de asas rotativas do CBMDF, 2021.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. IA 007/1.1.4 - Ficha de avaliação da Fase Operacional, 2021.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. IA 008/1.1.4 - Ficha de avaliação do PIC, 2021.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. IA 009/1.1.4 - Readaptação ao voo após afastamento temporário para pilotos, 2021.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. IA 010/1.1.4 - Requisitos para ingresso e manutenção de proficiência de operadores de suporte médico no 1º ESAV / GAVOP, 2023.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. IA 011/1.1.4 - Readaptação ao voo após afastamento temporário para operadores aerotáticos, 2022.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. IA 012/1.1.4 - Programa de ascensão operacional para tripulantes operacionais do CBMDF.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. IA 013/1.1.4 - Operação visual noturna dos helicópteros do CBMDF, 2022.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. IA 014/1.1.4 - Pouso e estacionamento de helicópteros, 2022.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. IA 015/1.0.5 - Prevenção de fadiga em voo.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. IA 016/1.1.4/1 - Voo monopilotado para atendimento a missões operacionais.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. IA 017/1.0.5/1 - Programa de Conservação da Audição.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. IA 018/1.0.5/1 - Programa de prevenção de FOD.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. Manual de Operações Aéreas – módulo III - Operador aerotático.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Abastecimento dos helicópteros com ATC, 2020.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Acompanhamento da partida e liberação para voo das aeronaves, 2020.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Atendimento aeromédico em aeronaves de asas rotativas, 2022.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Assunção do Serviço do Operador de Suporte Médico, 2022.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Carga externa em aeronaves de asas rotativas, 2018.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Combate a incêndio florestal com aeronaves de asas rotativas - HELIBALDE, 2018.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Condução do GAVOP nas ocorrências durante operação COVID, 2020.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Desinfecção das aeronaves de asa rotativa, 2022.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Deslocamento das aeronaves para os *spots* do 1º ESAV com o auto reboque de aeronaves - ARA, 2020.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Drenagem e inspeção do combustível das aeronaves e do ATC, 2020.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Embarque e desembarque de pessoas não vinculadas à UAP, 2022.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Estabelecimento do ATC para abastecimento das aeronaves, 2020.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Hangaragem das aeronaves a partir dos *spots* do 1º ESAV, 2020.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Inspeção de materiais, equipamentos e EPIs, 2020.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Isolamento de segurança para aeronaves de asas rotativas, 2020.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Limpeza das aeronaves do 1° ESAV, 2020.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Limpeza do ATC, 2020.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Mc Guire em aeronaves de asas rotativas, 2018.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Operações Aéreas com separação reduzida entre aeronaves.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Procedimentos da tripulação para decolagem e pouso das aeronaves de asas rotativas, 2020.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Procedimentos de busca.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Procedimentos para decolagem e pouso das aeronaves remotamente pilotadas, 2022.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Rapel em aeronaves de asas rotativas, 2018.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Regresso de ocorrência aeromédica, 2022.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Salvamento aquático com aeronaves de asas rotativas, 2018.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Transporte de cães para buscas nas aeronaves de asa rotativas do CBMDF, 2022.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Transporte de equipes de combate a incêndio florestal com aeronaves de asas rotativas, 2018.

DISTRITO FEDERAL. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal. POP de Utilização das fontes externas, 2020.