



ESTADO DE SANTA CATARINA

SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA E DEFESA
DO CIDADÃO

COMANDO-GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS
MILITAR

BOLETIM Nr 14/2009

6 de abril de 2009

CORPO DE BOMBEIROS MILITAR
COMANDO-GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR
BOLETIM DO COMANDO-GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR
Nr 14/2009

Quartel em Florianópolis, 6 de abril de 2009.

(SEGUNDA-FEIRA)

Publico para conhecimento das Unidades do Corpo de Bombeiros Militar e devida execução o seguinte:

1ª PARTE – SERVIÇOS DIÁRIOS

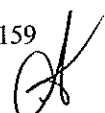
ESCALA DE SERVIÇO

SUPERIOR-DE-DIA (08h às 08h)

<i>Data</i>	<i>Dia da Semana</i>	<i>Nome</i>
31/03/2009	Terça-feira	Ten Cel BM Knihs
1º/04/2009	Quarta-feira	Maj BM Cláudio
02/04/2009	Quinta-feira	Ten Cel BM Luis Haroldo
03/04/2009	Sexta-feira	Cel BM Masnik
04/04/2009	Sábado	Ten Cel BM Mauro
05/04/2009	Domingo	Maj BM Cláudio
06/04/2009	Segunda-feira	Cel BM Arnaldo

SUPERVISOR-DE-DIA (08h às 08h)

<i>Data</i>	<i>Dia da Semana</i>	<i>Nome</i>
31/03/2009	Terça-feira	Cap BM Vidal
1º/04/2009	Quarta-feira	Cap BM Helton
02/04/2009	Quinta-feira	Cap BM Marco Aurélio
03/04/2009	Sexta-feira	Cap BM Sandro Martins
04/04/2009	Sábado	Cap BM Vidal
05/04/2009	Domingo	Cap BM Marco Aurélio
06/04/2009	Segunda-feira	Cap BM Verzola



Guarda ao Comando Geral do CBMSC (08h às 08h)

Para o dia 31/03/2009 – Terça-feira

Adjunto	1º Sgt BM Walter	(08h – 08h)
Sentinela	Sd BM Santos	(08h – 08h)
Sentinela	Sd BM Menezes	(20h – 08h)
Sentinela	Sd BM Everton	(20h – 08h)

Para o dia 1º/04/2009 – Quarta-feira

Adjunto	1º Sgt BM Córdova	(08h - 08h)
Cmt da Guarda	2º Sgt BM Sidney	(20h – 08h)
Sentinela	3º Sgt QC BM Surançá	(08h – 08h)
Sentinela	Sd BM Ramos	(08h – 08h)
Sentinela	Sd BM Clodoaldo	(20h – 08h)

Para o dia 02/04/2009 – Quinta-feira

Adjunto	1º Sgt BM Stein	(20h – 08h)
Cmt da Guarda	3º Sgt QC BM Berto	(08h – 08h)
Sentinela	Cb QC BM Vigano	(08h – 08h)
Sentinela	Sd BM Clodoaldo	(20h – 08h)

Para o dia 03/04/2009 – Sexta-feira

Adjunto	2º Sgt BM Sidney	(20h – 08h)
Cmt da Guarda	2º Sgt BM Cavallazzi	(08h - 08h)
Sentinela	Cb BM Motta	(20h - 08h)
Sentinela	Sd BM Santos	(08h – 08h)
Sentinela	Sd BM Menezes	(08h – 08h)

Para o dia 04/04/2009 – Sábado

Adjunto	1º Sgt BM Fraga	(08h – 08h)
Sentinela	3º Sgt QC BM Surançá	(08h – 08h)
Sentinela	Sd BM Ramos	(08h – 08h)
Sentinela	Sd BM Da Rocha	(08h – 08h)

Para o dia 05/04/2009 – Domingo

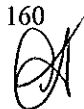
Cmt da Guarda	3º Sgt QC BM Berto	(08h – 08h)
Sentinela	Cb QC BM Vigano	(08h – 08h)
Sentinela	Al Sd BM Marco	(08h – 08h)
Sentinela	Al Sd BM Ribeiro	(08h – 08h)

Para o dia 06/04/2009 – Segunda-feira

Cmt da Guarda	Cb BM Motta	(08h – 08h)
Sentinela	Sd BM Santos	(08h – 08h)
Sentinela	Sd BM Menezes	(08h – 08h)
Sentinela	Al Sd BM Bonadiman	(20h – 08h)
Sentinela	Al Sd BM Kieski	(20h – 08h)

2ª PARTE – INSTRUÇÃO

Sem alterações.



3ª PARTE – ASSUNTOS GERAIS E ADMINISTRATIVOS

I - ALTERAÇÕES DE OFICIAIS

FÉRIAS REGULAMENTAR – ADIANTAMENTO DE GOZO:

Na solicitação contida na Parte nº 26-DiLF, datada de 18 Mar 09, do Cap BM Mtel 918712-0 LUÍS HENRIQUE de Oliveira, o qual informa que no período de 20 à 22 Mar 09 a turma Cel PM Francisco Antônio da Silva, formada Aspirantes a Oficial 1992, o qual é integrante, estará realizando seu encontro anual no Resort Itapema Palace Hotel, localizado às margens da BR-101 – cidade de Itapema/SC. Em virtude do encontro supracitado, o mesmo solicita 01 (um) dia de dispensa do expediente, para desconto em férias, no dia 20 Mar 09. Parecer: autorizo a dispensa a Título de Recompensa, com base no art. 154, inciso IV; art. 156, inciso I, da Lei Est. nº 6.218, de 10 Fev 83; c/c art. 67, alínea 1) e art. 68, alínea 4) do RDPMSC. Quartel da DiLF, em Florianópolis, 31 de março de 2009. Assina: CARLOS AUGUSTO KNIHS – Ten Cel BM – Chefe da Divisão de Logística e Finanças. (NB Nr 22-09-DiLF)

MOVIMENTAÇÃO

Por ordem do Sr Cel BM Álvaro Maus, Cmt Geral do CBMSC, transfiro COM ÔNUS para o Estado de Santa Catarina, o Bombeiro Militar abaixo relacionado:

2º Ten BM Mtel 927264-0 Diego Maciel Serafim do 6º BBM - Chapecó para o 2ª/6º BBM - São Miguel do Oeste, por necessidade do serviço e após o estágio dos Aspirantes e recente promoção dos mesmos, faz-se necessário a transferência de um Oficial subalterno para auxiliar o Cmt da CBM, que sempre esteve sozinho na área da Companhia e que atualmente comanda nove quartéis e todo o extremo-oeste de Santa Catarina. Concedo 5 (cinco) dias de trânsito, sendo a contar do dia 3 de abril de 2009, devendo apresentar-se no destino no dia 8 de abril de 2009 munido de suas alterações. (Nota Nr 215-09-DiRH/DA/CBMSC: Movimentação com Ônus)

II – ALTERAÇÕES DE SUBTENENTES E SARGENTOS

MOVIMENTAÇÃO

Por ordem do Sr Cel BM Álvaro Maus, Cmt Geral do CBMSC, transfiro COM ÔNUS para o Estado de Santa Catarina, o Bombeiro Militar abaixo relacionado:

3º Sgt BM Mtel 912449-7 Renato Euclides da Silva do 1º/2º/1ª/7º BBM - Navegantes(Aeroporto) para o 2º/2ª/1º BBM - Florianópolis, por necessidade do serviço e término de sua participação na Operação veraneio 2008/2009, com 3 (três) dias de trânsito, sendo a contar do dia 29 de março de 2009, devendo apresentar-se no destino no dia 1º de abril de 2009 munido de suas alterações. Assina: RONALDO LESSA - Ten Cel BM - Chefia da DiRH/DA/CBMSC. (Nota Nr 204-09-DiRH/DA/CBMSC: Movimentação com ônus)

Por ordem do Sr Cel BM Álvaro Maus, Cmt Geral do CBMSC, transfiro COM ÔNUS para o Estado de Santa Catarina, os Bombeiros Militares abaixo relacionados:

3º Sgt BM Mtel 900240-5 Valdair Pereira do 4º/1ª/6º BBM - Palmitos para o 1º/4º/2ª/6º BBM - Iporã do Oeste, por necessidade do serviço e após o término do CFS e Operação Veraneio 2008/2009, algumas alterações nos Comandos de PBM e GBM se faz necessárias. O Cmt do

1º/4º/2ª/6º BBM - Iporã Oeste está sendo transferido e não há outro Sgt na OBM. O Sgt Valdair, morando em Iporã do Oeste, ficará mais próximo de sua residência, o que permitirá que o mesmo dê uma atenção maior à OBM e às atividades que ela realiza, com possibilidade de permanecer por mais tempo também na cidade, condições estas importantes. Concedo 3 (três) dias de trânsito, sendo a contar do dia 6 de abril de 2009, devendo apresentar-se no destino no dia 9 de abril de 2009 munido de suas alterações.

3º Sgt BM Mtcl 913154-0 Ednilson Maciel do 3º/2ª/7º BBM - Bombinhas para o 1º/1ª/6º BBM - Chapecó, por necessidade do serviço e em virtude do término do Curso de Formação de Sargentos e da Operação Veraneio 2008/2009. A movimentação é em decorrência do emprego do referido Sgt na Operação Veraneio em Bombinhas, após a conclusão do Curso de Formação de Sargentos. Concedo 5 (cinco) dias de trânsito, sendo a contar do dia 3 de abril de 2009, devendo apresentar-se no destino no dia 8 de abril de 2009 munido de suas alterações.

3º Sgt BM Mtcl 913392-5 José Carlos Cândido do 4º/1º/3ª/6º BBM - São Domingos para o 1º/2º/2ª/6º BBM - São José do Cedro, por necessidade do serviço e completar o efetivo daquele GBM, pois há meses o GBM está no Comando de um Cabo. Concedo 3 (três) dias de trânsito, sendo a contar do dia 6 de abril de 2009, devendo apresentar-se no destino no dia 9 de abril de 2009 munido de suas alterações.

3º Sgt BM Mtcl 913403-4 Osni Francisco Pereira do 1º/4º/2ª/6º BBM - Iporã do Oeste para o 1º/2ª/6º BBM - São Miguel do Oeste, por necessidade do serviço e a CBM de São Miguel do Oeste estar com considerável necessidade de efetivo (praça). São Miguel do Oeste teve várias perdas de Sargentos nos últimos anos e pretende-se, na medida do possível, recuperar a capacidade de trabalho desta importante Companhia que conta com mais quartéis, além da sede. Concedo 3 (três) dias de trânsito, sendo a contar do dia 6 de abril de 2009, devendo apresentar-se no destino no dia 9 de abril de 2009 munido de suas alterações.

3º Sgt BM Mtcl 905451-0 Eugênio Floriani Neto do 1º/1ª/5º BBM - Lages para o 2º/1ª/2º BBM - Santa Cecília, por necessidade do serviço, a fim de reforçar a atividade operacional no GBM de Santa Cecília. Concedo 3 (três) dias de trânsito, sendo a contar do dia 6 de abril de 2009, devendo apresentar-se no destino no dia 9 de abril de 2009 munido de suas alterações. (Nota Nr 215-09-DIRH/DA/CBMSC: Movimentação com Ônus)

Por ordem do Sr Cel BM Álvaro Maus, Cmt Geral do CBMSC, transfiro SEM ÔNUS para o Estado de Santa Catarina, o Bombeiro Militar abaixo relacionado:

3º Sgt BM Mtcl 914287-8 Artêmio Rosniak do 1º/3º/1ª/6º BBM - Modelo para o 3º/2ª/6º BBM - Maravilha, a fim de completar o efetivo daquela OBM em função da iminente transferência para a reserva remunerada do Subtenente PM Mtcl 913379-8 Alcimar Antônio Lauer, sendo a contar de 6 de abril de 2009, devendo apresentar-se no destino munido de suas alterações. Assina: RONALDO LESSA - Ten Cel BM - Ch da DIRH/DA/CBMSC. (Nota Nr 211-09-DIRH/DA/CBMSC: Movimentação Sem Ônus)

EXPEDIENTE DIFERENCIADO:

Na solicitação contida na Parte nº 17-DiLF, datada de 25 Fev 09, do 2º Sgt BM Mtcl 922.840-3 GILSON Martins de Andrade, o qual informa que é aluno do curso de Oceanografia da Universidade Federal de Santa Catarina, regularmente matriculado para o primeiro semestre de 2009, com início das aulas previstas para o dia 02 Mar 09, no período vespertino. Solicitando readequação do horário de expediente. Parecer: a) autorizo; b) publicar em BCG que em virtude desta autorização o expediente do solicitante passará a ser de segunda à sexta, das 0700h às 1300h. Quartel da DiLF, em Florianópolis, 30 de março de 2009. Assina: LUIS HENRIQUE DE OLIVEIRA – Cap BM Chefe do Centro de Administração Financeira. (NB Nr 20-09-DiLF)

Na solicitação contida na Parte nº 20-DiLF, datada de 09 Mar 09, do 2º Sgt BM Mtcl 920.419-9 Alberto LUÍZ MACHADO, o qual solicita permissão para trabalhar das 13:30h às

19:30h, em função do início das atividades escolares de sua filha de 8 anos, na E. E. B. Irineu Borhausen, Estreito – Fpolis-SC, a qual necessita ser conduzida pelo solicitante. Parecer: 1) Autorizo conforme solicitado; 2) Para o 2º Semestre, deverá fazer nova solicitação. Quartel da DiLF, em Florianópolis, 30 de março de 2009. Assina: CARLOS AUGUSTO KNIHS – Ten Cel BM – Chefe da Divisão de Logística e Finanças. (NB Nr 21-09-DiLF)

III - ALTERAÇÕES DE CABOS E SOLDADOS

FÉRIAS: SUSTAÇÃO

De acordo com o art. 65, § 1º e 3º da Lei nº 6.218, de 10 de Fevereiro de 1983, bem como Portaria nº 061/CBMSC/2006, de 15 de março de 2006, susto entre a contar de 17/03/2009 as férias da Soldado BM Mtcl 927658-0 Gláucia Krueger da Silva, referentes ao período aquisitivo de 2008, por absoluta necessidade de serviço. Assina: RONALDO LESSA – Ten Cel BM – Chefe da DiRH/DA/CBMSC. (NB Nr 43-09-DiRH, 24 Mar 09)

MOVIMENTAÇÃO

Por ordem do Sr Cel BM Álvaro Maus, Cmt Geral do CBMSC, transfiro COM ÔNUS para o Estado de Santa Catarina, os Bombeiros Militares abaixo relacionados:

Cb BM Mtcl 914791-8 Maurino Meyer do 1º/2º/1ª/7º BBM - Navegantes(Aeroporto) para o PCS/CCS/Cmdo Geral do CBMSC - Florianópolis, por necessidade do serviço e término de sua participação na Operação veraneio 2008/2009, com 3 (três) dias de trânsito, sendo a contar do dia 30 de março de 2009, devendo apresentar-se no destino no dia 2 de abril de 2009 munido de suas alterações.

Sd BM Mtcl 927666-1 Miguel Moraes Gomes do 1º/2º/1ª/7º BBM - Navegantes(Aeroporto) para o PCS/CCS/Cmdo Geral do CBMSC - Florianópolis, por necessidade do serviço e término de sua participação na Operação veraneio 2008/2009, com 3 (três) dias de trânsito, sendo a contar do dia 29 de março de 2009, devendo apresentar-se no destino no dia 1º de abril de 2009 munido de suas alterações. Assina: RONALDO LESSA - Ten Cel BM - Chefia da DiRH/DA/CBMSC. (Nota Nr 204-09-DiRH/DA/CBMSC: Movimentação com ônus)

Por ordem do Sr Cel BM Álvaro Maus, Cmt Geral do CBMSC, afasto da subordinação direta do Comando da 3ª/1º BBM - Florianópolis, a contar de 24 de março de 2009, o Sd BM Mtcl 927189-9 Lúcio Stein Pires, consoante o disposto no § 4º do Art. 56 do Decreto Estadual nº 12.112 de 16 de setembro de 1980, lotando e transferindo-o para subordinação da 2ª/1º BBM - Florianópolis, enquanto transcorrer seu recurso de Queixa. Assina: RONALDO LESSA - Ten Cel BM - Ch da DiRH/DA/CBMSC. (Nota Nr 206-2009: DiRH/DA/CBMSC – afastamento de subordinação direta)

Por ordem do Sr Cel BM Álvaro Maus, Cmt Geral do CBMSC, afasto da subordinação direta do Comando do 3º BBM - Blumenau, a contar de 20 de março de 2009, o Sd BM Mtcl 927177-5 Lauro Gums Neto, consoante o disposto no § 4º do Art. 56 do Decreto Estadual nº 12.112 de 16 de setembro de 1980, lotando-o no PCS/CCS/Cmdo Geral do CBMSC - Florianópolis, enquanto transcorrer seu recurso de Queixa. Assina: RONALDO LESSA - Ten Cel BM - Ch da DiRH/DA/CBMSC. (Nota Nr 212-2009: DiRH/DA/CBMSC – afastamento de subordinação direta)

Por ordem do Sr Cel BM Álvaro Maus, Cmt Geral do CBMSC, transfiro COM ÔNUS para o Estado de Santa Catarina, os Bombeiros Militares abaixo relacionados:

Sd-1 BM Mtcl 916469-3 Aureliano Fagundes da Silva Filho do 2º/2ª/6º BBM - Dionísio

Cerqueira para o 1º/2º/2ª/6º BBM - São José do Cedro, por necessidade do serviço e o 1º/2º/2ª/6º BBM(São José do Cedro), apesar de ser um GBM tem volume de serviço muito semelhante ao de seu PBM (Dionísio Cerqueira). Há necessidade de reforço de efetivo em São José do Cedro. Seu perfil profissional também se enquadra às necessidades de um GBM. Concedo 3 (três) dias de trânsito, sendo a contar do dia 6 de abril de 2009, devendo apresentar-se no destino no dia 9 de abril de 2009 munido de suas alterações.

Sd-1 BM Mtel 920295-1 Joelson Luis Carminatti do 1º/1ª/4º BBM - Criciúma para o 2º/3ª/4º BBM - Sombrio, por necessidade do serviço e para recompor a falta de efetivo do PBM. Concedo 3 (três) dias de trânsito, sendo a contar do dia 14 de abril de 2009, devendo apresentar-se no destino no dia 17 de abril de 2009 munido de suas alterações. Assina: RONALDO LESSA - Ten Cel BM - Chefia da DiRH/DA/CBMSC. (Nota Nr 215-09-DiRH/DA/CBMSC: Movimentação com Ônus)

Por ordem do Sr Cel BM Álvaro Maus, Cmt Geral do CBMSC, transfiro SEM ÔNUS para o Estado de Santa Catarina, os Bombeiros Militares abaixo relacionados:

Cb BM Mtel 916197-0 Airton Gomes do 2º/3ª/4º BBM - Sombrio para o 1º/1ª/4º BBM - Criciúma, por interesse próprio conforme Parte s/nº arquivada no B-1 do 4º BBM, sendo a contar de 14 de abril de 2009, devendo apresentar-se no destino munido de suas alterações.

Sd-1 BM Mtel 913388-7 Elói José Pereira do 1º/2º/2ª/6º BBM - São José do Cedro para o 2º/2ª/6º BBM - Dionísio Cerqueira, a fim de completar o efetivo daquela OBM que por sua situação estratégica - tríplice fronteira - carece de atendimento diferenciado e encontra-se com o efetivo defasado. O requerimento de nº 12/2009 do 1º/2º/2ª/6º BBM, solicitando a transferência do requerente, sem ônus, encontra-se arquivado na Ajudância do 6º BBM. Sendo a contar de 6 de abril de 2009, devendo apresentar-se no destino munido de suas alterações. Assina: RONALDO LESSA - Ten Cel BM - Ch da DiRH/DA/CBMSC. (Nota Nr 211-09-DiRH/DA/CBMSC: Movimentação Sem Ônus)

IV – PUBLICAÇÕES DIVERSAS

PROCESSO DE AVERBAÇÃO

No processo de averbação de tempo de serviço prestado ao INSS, do 1º Sgt BM Mtel 904867-7 Gino César Milezzi, do 1º BBM, dou o seguinte despacho: 1. Defiro o pedido, do 1º Sargento BM Mtel 904867-7 Gino César Milezzi, devendo-se proceder averbação de 187 (Cento e oitenta e sete) dia(s) correspondente a 00 (zero) ano (s), 06 (seis) mês (es) e 07 (sete) dia (s), de acordo com o Art. 43, § 2º, da Lei nº 6.745 de 28 de dezembro de 1985 c/c o Art. 5º, do Decreto nº 1.905 de 13 de dezembro de 2000. 2. À DiRH-1 para que seja publicado em BCG; 3. Inserir no SIRH; 4. Arquive-se o processo na DiRH-1. Florianópolis, 24 de março de 2009. Assina: RONALDO LESSA – Ten Cel BM - Chefe da DiRH/DA/CBMSC. (NB Nr 44-09-DiRH, de 23 Mar 09)

No processo de averbação de tempo de serviço prestado ao INSS, do Sd BM Mtel 925666-0 Jorge Luis Fernandes da Silva, do 1º/2ª/2ºBBM, dou o seguinte despacho: 1. Defiro o pedido, do Sd BM Mtel 925666-0 Jorge Luis Fernandes da Silva, devendo-se proceder averbação de 1.247 (um mil duzentos e quarenta e sete) dia(s) correspondente a 03 (três) ano (s), 05 (cinco) mês (es) e 02 (dois) dia (s), de acordo com o Art. 43, § 2º, da Lei nº 6.745 de 28 de dezembro de 1985 c/c o Art. 5º, do Decreto Nr 1.905 de 13 de dezembro de 2000. 2. À DiRH-1 para que seja publicado em BCG; 3. Inserir no SIRH; 4. Arquive-se o processo na DiRH-1. Florianópolis, 20 de março de 2009. Assina: RONALDO LESSA – Ten Cel BM - Chefe da DiRH/DA/CBMSC. (NB Nr 42-09-DiRH, de 20 Mar 09)

No processo retificatório de averbação de tempo de serviço prestado ao INSS, do Subtenente BM Mtel 910639-1 Gilberto Golin, do 1º/3ª/2º BBM, dou o seguinte despacho: 1. Defiro o pedido, do Subtenente BM Mtel 910639-1 GILBERTO GOLIN, devendo-se proceder averbação de 988 (novecentos e oitenta e oito) dia(s) correspondente a 02 (dois) ano (s), 08 (oito)

mês(es) e 18 (dezoito) dia(s), de acordo com o art 43, § 2º, da Lei Nr 6.745 de 28 de dezembro de 1985 c/c o Art. 5º, do Decreto Nr 1.905 de 13 de dezembro de 2000. OBSERVAÇÃO: Foram acrescidos 00 (zero) ano(s), 00 (zero) mês(es) e 10 (dez) dia(s), em decorrência de ter havido erro na inserção, ficando dissonante do despacho exarado no requerimento para averbação de tempo de serviço e do que diz a própria Certidão de Tempo de Contribuição, uma vez que houve a inserção de 978 (novecentos e oitenta e oito) dia(s) correspondente a 02 (dois) ano (s), 08 (oito) mês (es) e 08 (oito) dia (s), indevidamente inseridos no SIRH em 28/06/1993. 2. À DiRH-1 para que seja publicado em BCG; 3. Inserir no SIRH; 4. Arquive-se o processo na DiRH-1. Florianópolis, 18 de março de 2009. Assina: RONALDO LESSA – Ten Cel BM - Chefe da DiRH/DA/CBMSC. (NB Nr 41-09-DiRH, de 18 Mar 09)

PORTARIA

PORTARIA Nr 050/CBMSC/2009, de 19 de março de 2009. O COMANDANTE-GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA, no uso das atribuições legais segundo o artigo 1º, inciso II, da Portaria nº 1.051/GERE/DIGA/GAB/SSP, de 21 de dezembro de 2005, resolve, NOMEAR, para exercer o cargo de Comandante do 1º Pelotão de Bombeiro Militar da 2ª Companhia de Bombeiro Militar do 3º Batalhão de Bombeiro Militar (1ºPBM/2ªCBM/3ºBBM), com sede em Timbó – SC, ALDO BAPTISTA NETO, Capitão BM matrícula 918705-7, com efeitos a contar desta data. Assina: Coronel BM - ÁLVARO MAUS - Comandante-Geral do CBMSC. (Pub. DOE Nr 18572 de 24 Mar 09)

PORTARIA Nr 051/CBMSC/2009, de 19 de março de 2009. O COMANDANTE-GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA, no uso de suas atribuições, de acordo com a Lei nº 6.218, de 10 de fevereiro de 1983, c/c a Lei Complementar nº 318, de 17 de janeiro de 2006, alterada pelo § 5º, do Art. 8º, da Lei Complementar nº 417, de 30 de julho de 2008, e com o Decreto nº 4.633, de 11 de agosto de 2006, RESOLVE: Art. 1º Convocar para apresentação e matrícula no Curso de Formação de Soldados BM, no dia 13 de abril de 2009, às 08:00 horas, no Centro de Ensino Bombeiro Militar, sito a Rua Lauro Linhares, nº 1213, Trindade, Florianópolis-SC os 153 (cento e cinquenta e três) candidatos aprovados e classificados remanescentes nos termos do Edital do Concurso Público nº 001/CBMSC/SSP/2008, homologado pela Portaria nº 964/GEREH/DIAF/SSP, de 25 de setembro de 2008, publicada no Diário Oficial do Estado de nº 18.462, de 07 de outubro de 2008, combinado com o despacho exarado na Deliberação nº 053/09 do Grupo Gestor de Governo. Art. 2º Os 153 (cento e cinquenta e três) candidatos aprovados e classificados remanescentes nos termos do Edital do Concurso Público nº 001/CBMSC/SSP/2008, homologado pela Portaria nº 964/GEREH/DIAF/SSP, de 25 de setembro de 2008, serão convocados através da ACAFE, nos termos do Edital. Assina: Coronel BM - ÁLVARO MAUS - Comandante-Geral do CBMSC. (Pub. DOE Nr 18572 de 24 Mar 09)

PORTARIA Nr 052/CBMSC/2009, de 19 de março de 2009.

O COMANDANTE-GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA, no uso das atribuições legais segundo o artigo 1º, inciso II, da Portaria nº 1.051/GERE/DIGA/GAB/SSP, de 21 de dezembro de 2005, resolve, EXONERAR, do cargo de Comandante do 1º Pelotão de Bombeiro Militar da 2ª Companhia de Bombeiro Militar do 3º Batalhão de Bombeiro Militar (1ºPBM/2ªCBM/3ºBBM), com sede em Timbó – SC, JESIEL MAYCON ALVES, 1º Tenente BM matrícula 925814-0, com efeitos a contar 14 de janeiro de 2009. Assina: Coronel BM - ÁLVARO MAUS Comandante-Geral do CBMSC. (Pub. DOE Nr 18572 de 24 Mar 09)

PORTARIA Nº 049/CBMSC/2009, de 18 de março de 2009.

O COMANDANTE-GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA, RESOLVE TRANSFERIR PARA A RESERVA REMUNERADA, com base no inciso III do § 1º e inciso II do Art. 50, alterado pelo Art. 1º da Lei Complementar nº 333 de 02/03/2006, inciso I do Art. 100, inciso I do Art. 103 e Caput do Art. 104, da Lei n.º 6.218, de 10 de fevereiro de 1983 (Estatuto dos Policiais Militares do Estado de Santa Catarina), GILBERTO GOLIN, Subtenente do Corpo de Bombeiros Militar, matrícula 910639-1, a contar de 17 de março de 2009. Assina: Coronel BM - ÁLVARO MAUS Comandante-Geral do CBMSC. (Pub. DOE Nr 18579 de 2 Abr 09)

PORTARIA Nº 053/CBMSC/2009, de 20 de março de 2009.

O COMANDANTE-GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA, RESOLVE, TRANSFERIR PARA A RESERVA REMUNERADA, com base no inciso IV do § 1º, inciso II do Art. 50, inciso I do Art. 100, inciso I do Art. 103 e Caput do Art. 104, da Lei n.º 6.218, de 10 de fevereiro de 1983 (Estatuto dos Policiais Militares do Estado de Santa Catarina), DENIZAR DA SILVA FERREIRA, 3º Sargento do Quadro Especial do Corpo de Bombeiros Militar, matrícula 905478-2, a contar de 17 de março de 2009. Assina: Coronel BM - ÁLVARO MAUS Comandante-Geral do CBMSC. (Pub. DOE Nr 18579 de 2 Abr 09)

PORTARIA Nº 057/CBMSC/2009, de 30 de março de 2009.

O COMANDANTE-GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA, no uso das atribuições, resolve: ANULAR A INCLUSÃO e por consequência EXCLUIR DO SERVIÇO ATIVO, de acordo com o artigo 100, inciso X, da Lei 6.218 de 10 de fevereiro de 1983, o Soldado Bombeiro Militar Matrícula 927701-3 Elves Todeschini, com base na sentença proferida nos Autos n.º 018.05.018475-1 da Vara da Fazenda Pública da Comarca de Chapecó, com efeitos a contar da publicação desta em Diário Oficial do Estado. Assina: Coronel BM - ÁLVARO MAUS Comandante-Geral do CBMSC. (Pub. DOE Nr 18579 de 2 Abr 09)

PORTARIA Nº 058/CBMSC/2009, de 30/03/2009.

O COMANDANTE-GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DO ESTADO DE SANTA CATARINA, RESOLVE, LICENCIAR Ex Officio, de acordo com o § 3º do Art. 2º da Lei Complementar n.º 318 de 17 de janeiro de 2006, JOSEANE MAFESONI CALDAS, matrícula 929154-7, Soldado NQ do Corpo de Bombeiros Militar do Estado de Santa Catarina, por ter sido reprovada nas disciplinas de salvamento aquático e combate a incêndio II, conforme publicado no Boletim Interno n.º 012/CEBM/2009 de 26 de março de 2009, com efeitos a contar da data de publicação desta em Diário Oficial do Estado. Assina: Coronel BM - ÁLVARO MAUS Comandante-Geral do CBMSC. (Pub. DOE Nr 18579 de 2 Abr 09)

PORTARIA Nº 054/CBMSC/2009, DE 30 DE MARÇO DE 2009.

O COMANDANTE-GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR, no uso da atribuição que lhe confere o artigo 108, "caput", da Constituição do Estado de Santa Catarina, combinado com o artigo 5º da Lei Estadual nº 6.217, de 10 de fevereiro de 1983, combinado com o Decreto Estadual nº 19.237, de 14 de março de 1983 e o artigo 53 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição Estadual, e com o inciso II do art. 1º da Portaria nº 1051/GERE/DIGA/GAB/SSP, de 21 de dezembro de 2005, e de acordo com a IG 40-01-BM, resolve: Art.1º Aprovar o Programa de Ascensão Técnica e Treinamento dos Pilotos de Helicópteros do Grupamento de Operações Aéreas do CBMSC, que com esta baixa. Art. 2º Publicar esta e o Programa de Ascensão Técnica e Treinamento dos Pilotos de Helicópteros do Grupamento de Operações Aéreas do CBMSC no Boletim do Comando Geral do Corpo de Bombeiros Militar de Santa Catarina. Art. 3º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação. Cel BM - ÁLVARO MAUS - Cmt-Geral do CBMSC.

ANEXO

ESTADO DE SANTA CATARINA - CORPO DE BOMBEIROS MILITAR - GRUPAMENTO DE OPERAÇÕES AÉREAS

PROGRAMA DE ASCENSÃO TÉCNICA E TREINAMENTO DOS PILOTOS DE HELICÓPTEROS DO GRUPAMENTO DE OPERAÇÕES AÉREAS DO CBMSC

(Anexo único - Portaria nº 054/CBMSC/2009, de 30 de março de 2009)

1. FINALIDADE:

O presente documento tem a finalidade de regular os passos na formação, elevação e manutenção operacional do Piloto de helicópteros do GOA, no sentido de que o mesmo assuma o Comando de Aeronave Bombeiro Militar após passar por um processo progressivo de aprendizado e experiência, assim como regular os treinamentos necessários para manutenção dos níveis adequados de proficiência de voo, de acordo com as normas aeronáuticas e segurança de voo. Parte-se do princípio que o Piloto, ao ingressar nas atividades aéreas do GOA, já possua o Curso de Piloto Privado de Helicóptero (PPH) ou de Piloto Comercial de Helicóptero (PCH), bem como o Treinamento Teórico da aeronave a ser operada (Ground School), e caso o Piloto ainda esteja em instrução para obtenção do CHT, deverá ser observado o disposto na RBHA 61 e IAC 061-1003, para fins de instrução e acúmulo de horas de voo.

2. REFERÊNCIAS:

Lei nº 7.565 de 16/12/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica); Decreto Lei nº 88.777/83, art 2º; RBHA 91, Sub Parte “K” (Regulamento Brasileiro de Homologação Aeronáutica), 2008; IAC 3252 (Instrução da Aviação Civil). Brasília, DF: Ministério da Aeronáutica, 1997; IAC 061-1003 (Instrução da Aviação Civil). Brasília, DF: Comando da Aeronáutica, 2005; ICA 19-28 (Instrução do Comando da Aeronáutica), 2000; ICA 100-12 (Instrução do Comando da Aeronáutica), 2006; ICA 100-4 (Instrução do Comando da Aeronáutica), 2006; NSMA 3-1 (Norma de Sistema do Ministério da Aeronáutica). Brasília, DF: Ministério da Aeronáutica, 1999.

3. RELAÇÃO DE ANEXOS:

Anexo “A” – Nota de Instrução da Fase de Treinamento de Comandante de Operações Aéreas; Anexo “B” – Ficha de Avaliação da Fase de Treinamento de Comandante de Operações Aéreas; Anexo “C” – Ficha de Recomendações ao Co-Piloto e Comandante de Operações Aéreas; Anexo “D” – Nota de Instrução da Fase de Treinamento Operacional ALFA; Anexo “E” – Ficha de Avaliação da Fase de Treinamento Operacional ALFA; Anexo “F” – Nota de Instrução da Fase de Treinamento Operacional BRAVO; Anexo “G” – Ficha de Avaliação da Fase de Treinamento BRAVO; Anexo “H” – Nota de Instrução da Fase de Treinamento CHARLIE; Anexo “I” – Ficha de Avaliação da Fase de Treinamento CHARLIE; Anexo “J” – Nota de Instrução da Fase de Treinamento DELTA; Anexo “K” – Ficha de Avaliação da Fase de Treinamento DELTA; Anexo “L” – Nota de Instrução da Fase de Treinamento ECHO; Anexo “M” – Ficha de Avaliação da Fase de Treinamento ECHO; Anexo “N” – Ficha Amarela; Anexo “O” – Nota de Instrução da Fase de Reaquecimento ou Requalificação de Piloto Afastado.

4. PRIMEIRA FASE DE TREINAMENTO: COMANDANTE DE OPERAÇÕES AÉREAS:

a. Requisito: ser Piloto Privado de Helicóptero (PPH) ou Piloto Comercial de Helicóptero (PCH) com o “Ground School” na aeronave operada pelo CBMSC. b. Qualificação e Objetivo: a referida Fase qualifica o Piloto a exercer as funções de Comandante de Operações Aéreas, na condição de Co-Piloto, gerenciando o atendimento das ocorrências BM à cargo do GOA. Terá o conteúdo regulado por Nota de Instrução própria do GOA (Anexo “A”). c. O Treinamento divide-se em duas partes:

a) A Parte Teórica terá o seguinte conteúdo básico, devendo ser objeto de 40 (quarenta) horas/aula: - Legislação Aeronáutica referente a atividade aérea bombeiril; - Legislação interna do GOA (Programa de Ascensão Técnica, Regimento Interno, Programa de Prevenção de Acidentes

Aeronáuticos, Manual de Operações); - Fraseologia Padrão; - Sinalização de Terra (solo); - Operações Helitransportadas; - Gerenciamento do Risco nas atividades aéreas de bombeiros; - Atendimento Pré-Hospitalar e seu Protocolo; - Funções do Tripulante Operacional; - Funções do Comandante de Operações Aéreas; - Funções do Comandante de Aeronave; - Operações Aéreas: embarque e desembarque a baixa altura, sling de terra, rapel, maca de ribanceira, sling de água, puçá, heliponto elevado, área restrita, pouso em costões, bambi bucket; - Doutrina e Filosofia de Segurança de Vôo; - Noções de Cultura Organizacional; - Ambientação de Cabine; - Gerenciamento dos Recursos da Tripulação (CRM); - Operação dos equipamentos de Navegação e Comunicação, bem como os demais equipamentos potencializadores da Aeronave (FLIR, Farol de Busca e Move Map);

b) A parte Prática terá o seguinte conteúdo: Quinze (15) horas de vôo em acompanhamento das ocorrências na condição de observador e apoiador da equipe aérea. Nesse período ocupará na aeronave o banco traseiro juntamente com os Tripulantes Operacionais. d. Avaliação da Parte Teórica: através de Prova a ser elaborada pela Seção de Instrução do GOA. e. Avaliação da Parte Prática: conforme Ficha de Avaliação anexo "B", a ser procedida pelo Comandante de Operações Aéreas (Co-Piloto). Pela Ficha de Avaliação, o Piloto será avaliado em diversos itens nela contidos, sempre assinalando-se se o vôo ou o procedimento avaliado foi "INSATISFATÓRIO, ABAIXO DA MÉDIA, NA MÉDIA ou ACIMA DA MÉDIA". Ao receber uma avaliação "INSATISFATÓRIA", será lavrada uma "FICHA AMARELA" (anexo "N"). Durante a Fase o aluno terá um limite máximo de até 03 (três) fichas amarelas, sendo que na terceira o Conselho Operacional de Vôo será convocado *ex officio*. f. Avaliação Final: Ao término da Fase, o Comando do GOA reunirá o Conselho Operacional de Vôo, conforme previsto no Regimento Interno, objetivando difundir novos conhecimentos e correção de procedimentos do corpo docente e discente.

1) Caso o Piloto receba parecer APTO do Conselho de Vôo: continuará o seu treinamento, passando para a próxima Fase.

2) Caso o Piloto receba parecer INAPTO NA FASE: refará o treinamento nas condições determinadas pelo Conselho de Vôo para a referida Fase, sendo que ao final o Conselho de Vôo se reunirá para nova deliberação. Se considerado INAPTO, será em caráter definitivo, com afastamento também definitivo do vôo operacional.

5. SEGUNDA FASE DE TREINAMENTO: FUNÇÃO OPERACIONAL DE CO-PILOTO E COMANDANTE DE OPERAÇÕES AÉREAS:

a. Requisitos: ter realizado o Treinamento de Comandante de Operações Aéreas; estar com o CCF e CHT válidos; e possuir o curso teórico da aeronave voada na Corporação - "Ground School". b. Qualificação e Objetivo: O Piloto exercerá de fato e de direito as funções de Co-Piloto e Comandante de Operações aéreas até completar um total mínimo de 250 (duzentas e cinquenta) horas de vôo em helicóptero, incluídas as horas de instrução em Escola Regular, sendo que suas atividades serão reguladas da seguinte forma: Os Pilotos, enquanto aguardam o início da instrução propriamente dita (Fases de Treinamento ALFA, etc), cumprirão normalmente a escala de Comandante de Operações Aéreas, somando-se também as funções de Co-Piloto. A participação como Co-Piloto deverá seguir padrões rígidos, já que os Oficiais não possuem a habilitação na aeronave utilizada pelo GOA, o que somente se dará após a Fase de Treinamento ALFA. 1) Para tanto, deverão ser observados os seguintes procedimentos mandatórios: a) a função de Comandante de Operações Aéreas se sobrepõe a função de Co-Piloto, ou seja, a prioridade na atividade operacional do GOA deve ser dada ao comando das operações aéreas policiais e não a condição de Co-Piloto; b) a liberação dos comandos da aeronave para o Co-Piloto se dará por livre iniciativa do Piloto Comandante da Aeronave, não tendo este último obrigatoriedade para tal, já que deverá analisar as diversas condições de segurança, bem como o progresso do Co-Piloto em razão dos registros nas Fichas de Recomendações Individuais (Anexo "C"); c) a participação do Co-Piloto nos vôos não terá caráter de instrução e sim de acompanhamento, do que resultará em Recomendações pelo Comandante da Aeronave, ao final do dia de trabalho, com o intuito de incrementar e preparar o Co-Piloto para a Fase de Treinamento ALFA, quando então, efetivamente,

como aluno, receberá instrução. Para que esse processo seja devidamente operacionalizado no que se refere ao aproveitamento do “PPH/PCH” na escala de Co-Piloto, os Comandantes de Aeronave, os Co-Pilotos, a Seção de Operações e a SIPAA, deverão observar os seguintes procedimentos: 2) Para os Comandantes de Aeronave, além do previsto em legislação própria: a) receber no primeiro momento do serviço a Pasta Individual do Co-Piloto e analisar as manobras já realizadas, bem como as Recomendações emitidas pelos Comandantes de Aeronave em vôos anteriores; b) observar com muita atenção que as manobras de solo (taxi, pouso, aproximação, decolagem etc), somente serão permitidas pelo Cmt da Aeronave ao Co-Piloto após expressa deliberação na Ficha de Recomendação, devidamente liberada por um Instrutor de Vôo; c) “brifar” o Co-Piloto de como se dará o serviço e os limites que serão impostos pelo Cmt da Aeronave às manobras do Co-Piloto, se houver; e) discutir previamente com o Co-Piloto as Limitações e Emergências da aeronave; f) registrar na Ficha apropriada as manobras realizadas bem como as Recomendações; g) devolver a Pasta ao Co-Piloto, para que o mesmo a entregue na Seção de Operações; h) sugerir à Seção de Operações qualquer alteração no Programa caso observe tal necessidade; i) solicitar ao Comandante do GOA a convocação do Conselho de Operacional de Vôo, se encontrar fundamentada razão para tal. 3) Para os Co-Pilotos, além do previsto em legislação própria: a) ao iniciar o serviço, apresentar ao Comandante da Aeronave a sua Pasta de Vôo; b) receber as orientações do Cmt da Aeronave de como se dará os vôos do dia; c) estar pronto para responder às indagações do Cmt de Aeronave quanto às Limitações e Emergências da aeronave; d) realizar parte dos vôos, se autorizado pelo Cmt da Aeronave; e) ao receber de volta a Pasta de Vôo, devolvê-la na Seção de Operações.

4) Para a Seção de Operações, com relação as Pastas de Vôo: 1. verificar se o Programa está transcorrendo de acordo com as ordens emanadas pelo Cmt do GOA; 2. verificar o aproveitamento do Co-Piloto; 3. verificar as dificuldades apresentadas pelos Co-Pilotos e registradas nas recomendações, para que se reúna os Cmt de Aeronave e se eliminem essas dificuldades; 4. verificar se as Pastas estão dentro da cronologia estabelecida, tendo-as sob tutela; 5. estar em contato com a SIPAA, repassando para a mesma qualquer assunto que envolva a Segurança de Vôo; 6. solicitar ao Cmt do GOA a convocação do Conselho de Operacional de Vôo, se encontrar fundamentada razão para tal.

5) Para a SIPAA: a) acompanhar todo o desenvolvimento do processo, incrementando-o ou paralisando-o, toda vez que, devidamente fundamentado, achar necessário à manutenção do nível de Segurança de Vôo, com imediata comunicação ao Cmt do GOA; b) solicitar ao Cmt do GOA a convocação do Conselho de Operacional de Vôo, se encontrar fundamentada razão para tal. c. Avaliação: Ao término da Fase, o Comando do GOA reunirá o Conselho Operacional de Vôo, conforme previsto no Regimento Interno, objetivando difundir novos conhecimentos e correção de procedimentos do corpo docente e discente. 1) Caso o Piloto receba parecer APTO do Conselho de Operacional de Vôo: continuará o seu treinamento, passando para a próxima Fase. 2) Caso o Piloto receba parecer INAPTO NA FASE: refará o treinamento nas condições determinadas pelo Conselho de Vôo para a referida Fase, sendo que ao final o Conselho de Vôo se reunirá para nova deliberação. Se considerado INAPTO, será em caráter definitivo, com afastamento também definitivo do vôo operacional.

6. TERCEIRA FASE DE TREINAMENTO: OPERACIONAL “ALFA”: a. Requisito: ter atuado na condição de Comandante de Operações Aéreas e Co-Piloto no mínimo por 250 (duzentas e cinquenta) horas de vôo em helicóptero, incluídas as horas registradas em Escola Regular de formação. b. Qualificação e Objetivo: a instrução será ministrada por Instrutor de Vôo de Helicóptero do GOA, devidamente habilitado, com a finalidade de capacitar o Piloto para o cheque inicial da aeronave operada pelo CBMSC. Terá o conteúdo de 14 (quatorze) vôos com duração mínima de 00:45 H e máxima de 01:10 H cada. Será regulada por Nota de Instrução própria do GOA (Anexo “D”). c. Avaliação: conforme Ficha de Avaliação anexo “E”, a ser procedida pelo Oficial Instrutor. Pela Ficha de Avaliação, o Piloto será avaliado em diversos itens nela contidos, sempre assinalando-se se o vôo ou o procedimento avaliado foi “INSATISFATÓRIO, ABAIXO DA MÉDIA, NA MÉDIA ou ACIMA DA MÉDIA”. Ao receber uma avaliação “INSATISFATÓRIA”, será lavrada uma “FICHA AMARELA” (anexo “N”). Durante a Fase

ALFA o aluno terá um limite máximo de até 03 (três) Fichas Amarelas, sendo que na terceira o Conselho de Vão será convocado *ex officio*. Ao término da Fase, o Comando do GOA reunirá o Conselho Operacional de Vão, conforme previsto no Regimento Interno, objetivando difundir novos conhecimentos e correção de procedimentos do corpo docente e discente. 1) Caso o Piloto receba parecer APTO do Conselho Operacional de Vão: continuará o seu treinamento, ficando liberado para a realização do cheque inicial junto a ANAC, passando para a próxima Fase. 2) Caso o Piloto receba parecer INAPTO NA FASE: refará o treinamento nas condições determinadas pelo Conselho de Vão para a referida Fase, sendo que ao final o Conselho de Vão se reunirá para nova deliberação. Se considerado INAPTO, será em caráter definitivo, com afastamento também definitivo do vôo operacional.

7. QUARTA FASE DE TREINAMENTO: OPERACIONAL "BRAVO": a. Requisito: ter realizado a Fase ALFA, obtendo sucesso no cheque inicial na aeronave operada pelo CBMSC. b. Qualificação e Objetivo: a instrução será ministrada até o BRAVO 07 por Instrutor de Vão e posteriormente por Oficial Comandante de Aeronave do GOA (Comandante Operacional de Helicóptero), com a finalidade de capacitar o Piloto para operacionalizar a aeronave em vôos de precisão e apurada técnica de pilotagem. Terá o conteúdo de 22 (vinte e dois) vôos com duração mínima de 00:45 H e máxima de 01:10 H cada, sendo do BRAVO 01 ao BRAVO 07 com o acompanhamento do Instrutor de vôo. Entre os BRAVOS 08 e 22 acompanhado do Instrutor Oficial Comandante de Aeronave do GOA (Comandante Operacional de Helicóptero). Todo o Treinamento BRAVO será regulado por Nota de Instrução própria do GOA (Anexo "F"). c. Avaliação: conforme Ficha de Avaliação anexo "G", procedida pelo Oficial Instrutor. Pela Ficha de Avaliação, o Estagiário será avaliado em diversos itens nela contidos, sempre assinalando-se se o vôo ou o procedimento avaliado foi "INSATISFATÓRIO, ABAIXO DA MÉDIA, NA MÉDIA ou ACIMA DA MÉDIA". Ao receber uma avaliação "INSATISFATÓRIA", será lavrada uma "FICHA AMARELA" (anexo "N"). Durante a Fase BRAVO o aluno terá um limite máximo de até 03 (três) Fichas Amarelas, sendo que na terceira o Conselho de Vão será convocado *ex officio*. Ao término da Fase, o Comando do GOA reunirá o Conselho Operacional de Vão, conforme previsto no Regimento Interno, objetivando difundir novos conhecimentos e correção de procedimentos do corpo docente e discente. 1) Caso o Piloto receba parecer APTO do Conselho Operacional de Vão: continuará o seu treinamento, passando para a próxima fase. 2) Caso o Piloto receba parecer INAPTO NA FASE: refará o treinamento nas condições determinadas pelo Conselho de Vão para a referida Fase, sendo que ao final o Conselho de Vão se reunirá para nova deliberação. Se considerado INAPTO, será em caráter definitivo, sendo também definitivo o seu afastamento do vôo operacional.

8. QUINTA FASE DE TREINAMENTO: OPERACIONAL "CHARLIE": a. Requisito: ter realizado a Fase BRAVO, bem como ter sido aprovado pelo Conselho Operacional de Vão. b. Qualificação e Objetivo: a instrução será ministrada por Oficial Comandante de Aeronave (Comandante Operacional de Helicóptero), com a finalidade de capacitar o Piloto para a realização de missões que envolvam deslocamentos para o interior do Estado (Navegação Aérea). Terá o conteúdo para que se cumpra 500 (quinhentas) Milhas Náuticas com um pouso e decolagem em Lages e Videira-SC. O Treinamento será regulado por Nota de Instrução própria do GOA (Anexo "H"). c. Avaliação: conforme Ficha de Avaliação anexo "I", a ser procedida pelo Instrutor. Pela Ficha de Avaliação, o Piloto será avaliado em diversos itens nela contidos, sempre assinalando-se se o vôo ou o procedimento avaliado foi "INSATISFATÓRIO, ABAIXO DA MÉDIA, NA MÉDIA ou ACIMA DA MÉDIA". Ao receber uma avaliação "INSATISFATÓRIA", será lavrada uma "FICHA AMARELA" (anexo "N"). Durante a Fase CHARLIE o aluno terá um limite máximo de até 03 (três) Fichas Amarelas, sendo que na terceira o Conselho de Vão será convocado *ex officio*. Ao término da Fase, o Comando do GOA reunirá o Conselho Operacional de Vão, conforme previsto no Regimento Interno, objetivando difundir novos conhecimentos e correção de procedimentos do corpo docente e discente. 1) Caso o Piloto receba parecer APTO do Conselho Operacional de Vão: continuará o seu treinamento, passando para a próxima fase. Caso o Piloto receba parecer INAPTO NA FASE: refará o treinamento nas condições determinadas pelo

Conselho de Vôo para a referida Fase, sendo que ao final o Conselho Operacional de Vôo se reunirá para nova deliberação. Se considerado INAPTO, será em caráter definitivo, sendo também definitivo o seu afastamento do vôo operacional.

9. SEXTA FASE DE TREINAMENTO: OPERACIONAL “DELTA”: a. Requisito: ter realizado a Fase CHARLIE, bem como ter sido aprovado pelo Conselho Operacional de Vôo. b. Qualificação e Objetivo: a instrução será ministrada por Instrutor de Vôo de Helicóptero do GOA, devidamente habilitado, com a finalidade de capacitar o Piloto para a realização das manobras operativas comuns nas atividades do GOA. Terá o conteúdo de até 06:00H (seis horas), regulado por Nota de Instrução própria do GOA (Anexo “J”). Serão realizados no mínimo 03 (três) procedimentos para cada manobra a seguir: - embarque e desembarque a baixa altura; - rapel; - sling¹ de terra; - sling de água; - maca de ribanceira; - pouso nos helipontos dos hospitais e Grupamento de Busca e Salvamento; - pouso em costões e pedras; - pouso em heliponto elevado; - carga externa; - combate a incêndio florestal com o Bambi Bucket; - puçá; - vôo noturno; c. Avaliação: conforme Ficha de Avaliação anexo “K”, procedida pelo Instrutor. Pela Ficha de Avaliação, o Piloto será avaliado em diversos itens nela contidos, sempre assinalando-se se o vôo ou o procedimento avaliado foi “INSATISFATÓRIO, ABAIXO DA MÉDIA, NA MÉDIA ou ACIMA DA MÉDIA”. Ao receber uma avaliação “INSATISFATÓRIA”, será lavrada uma “FICHA AMARELA” (anexo “N”). Durante a Fase DELTA o aluno terá um limite máximo de até 03 (três) Fichas Amarelas, sendo que na terceira o Conselho Operacional de Vôo será convocado *ex officio*. Ao término da Fase, o Comando do GOA reunirá o Conselho Operacional de Vôo, conforme previsto no Regimento Interno, objetivando difundir novos conhecimentos e correção de procedimentos do corpo docente e discente. 1) Caso o Estagiário receba parecer APTO do Conselho Operacional de Vôo: continuará o seu treinamento, passando para a próxima fase. 2) Caso o Estagiário receba parecer INAPTO NA FASE: refará o treinamento nas condições determinadas pelo Conselho de Vôo para a referida Fase, sendo que ao final o Conselho Operacional de Vôo se reunirá para nova deliberação. Se considerado INAPTO, será em caráter definitivo, bem como definitivo será o seu afastamento do vôo operacional.

10. SÉTIMA FASE DE TREINAMENTO: OPERACIONAL “ECHO”: a. Requisito: ter realizado a Fase DELTA, bem como ter sido aprovado pelo Conselho Operacional de Vôo. b. Qualificação e Objetivo: o Piloto voará na condição de Comandante de Aeronave no assento da direita e acompanhado de um Comandante Operacional de Helicóptero para o atendimento de toda e qualquer missão afeta ao GOA. O treinamento será regulado por Nota de Instrução própria do GOA (Anexo “L”). Terá o conteúdo de no mínimo 50:00H (cinquenta horas) de vôo, assim distribuídas: 1) Mínimo de 35 (trinta e cinco) horas em missão de resgate, busca, salvamento, defesa civil; 2) Mínimo de 15 (quinze) horas em missão de translados, navegação e prevenção. 3) OBS: Caso já tenha completado as 50 horas com o excedente da primeira exigência, não necessitará realizar as 15 horas de translados, navegação e prevenção. a. Avaliação: conforme anexo “M”, procedida pelo Comandante Operacional de Helicóptero acompanhante dos vôos. Pela Ficha de Avaliação, o Piloto será avaliado em diversos itens nela contidos, sempre assinalando-se se o vôo ou o procedimento avaliado foi “INSATISFATÓRIO, ABAIXO DA MÉDIA, NA MÉDIA ou ACIMA DA MÉDIA”. Ao receber uma avaliação “INSATISFATÓRIA”, será lavrada uma “FICHA AMARELA” (anexo “N”). Durante o Estágio ECHO o aluno terá um limite máximo de até 03 (três) Fichas Amarelas, sendo que na terceira o Conselho de Vôo será convocado *ex officio*. Ao término da Fase, o Comando do GOA reunirá o Conselho Operacional de Vôo, conforme previsto no Regimento Interno, objetivando analisar todo o treinamento do candidato à Comando de Aeronave, desde a Fase ALFA até a Fase ECHO. 1) Caso o Piloto receba parecer APTO do Conselho Operacional de Vôo: e tenha completado 500 (quinhentas horas de vôo), seu nome será incluído na apólice de seguros da aeronave como Comandante Operacional de Helicóptero na aeronave do CBMSC, e este será autorizado a realizar 03 (três) vôos solo de 00:45Hs na aeronave, que possibilite ser mono-tripulada, e após realizada esta etapa, o Parecer será encaminhado ao Comando Geral do CBMSC para homologação e publicação em Boletim do Comando Geral, estando o Piloto apto realizar a assumir

¹ Sling: alça de resgate com capacidade para uma pessoa.

o Comando Operacional de Helicóptero em Aeronave Bombeiro Militar. 2) Caso o Piloto receba parecer INAPTO NA FASE: refará o treinamento nas condições determinadas pelo Conselho de Vão, sendo que ao final o Conselho Operacional de Vão se reunirá para nova deliberação. Se considerado INAPTO, será em caráter definitivo, sendo também definitivo o seu afastamento do vão operacional.

11. COMANDANTE OPERACIONAL DE HELICÓPTERO – COMANDANTE DE AERONAVE BOMBEIRO MILITAR: a. Requisitos: 1) Ter realizado a Fase ECHO, estar com o CCF e CHT válidos, ter o nome lançado na apólice de seguros da aeronave como Comandante Operacional de Helicóptero, e ter sido aprovado pelo Conselho Operacional de Vão; 2) Contar com no mínimo 510 (oitocentas) horas de vão em helicóptero operado pelo GOA, e ter realizado os 03 (três) vôos solo na aeronave; 3) Ter realizado o Treinamento de Emergências referente a aeronave; e; 4) Ter sido aprovado no exercício da Unidade de Treinamento de Escape de Pessoal Aeronavegante em Aeronave Submersa (UTEPAS). a. Qualificação: exercer o Comando Operacional de Helicóptero, em Aeronave operada pelo CBMSC, em qualquer situação, independente do nível de complexidade exigido. b. Treinamento: periódico, conforme calendário da Seção de Instrução e Operações do GOA.

12. PILOTO COMANDANTE OPERACIONAL DE HELICÓPTERO E VÔO POR INSTRUMENTOS: a. Requisitos: 1) Ser Comandante Operacional de Helicóptero; 2) Contar com no mínimo 800 (oitocentas) horas de vão, e demais exigência da ANAC para a concessão da licença. b. Qualificação: exercer a atividade de Piloto Comandante Operacional de Helicóptero e Vão por Instrumentos. c. Treinamento: periódico, conforme calendário da Seção de Instrução e Operações do GOA.

13. INSTRUTOR DE VÔO DE HELICÓPTERO (INVH): a) Requisitos: 1) Ser Comandante Operacional de Helicóptero; 2) Contar com no mínimo 100 (cem) horas de vão como Comandante Operacional de Helicóptero; e 3) Ter sido aprovado o seu nome pelo Conselho Operacional de Vão. b) Qualificação e objetivo: exercer a atividade de instrutor de vão no GOA/CBMSC.

14. CHECADOR DE VÔO E INSPETOR DE VÔO: a) Requisitos: 1) Ser Instrutor de Vão; 2) Contar com no mínimo 1.000 (mil) horas de vão de helicóptero; e; 3) Ter sido seu nome aprovado pelo Comando do GOA e homologado pelo Comando Geral do CBMSC. b) Qualificação: exercer a atividade de verificador da proficiência anual do Pilotos do GOA, em apoio aos checadores da ANAC.

15. FASE DE REAQUECIMENTO OU REQUALIFICAÇÃO DE PILOTOS AFASTADOS DO VÔO DO GOA: a. O Piloto afastado do GOA (cursos, outras funções no CBMSC, férias, licenças etc), deverá, se pretender voltar a voar operacionalmente e desde que haja interesse da Corporação, realizar um vão de aquecimento a cada 35 dias. Esse vão será supervisionado obrigatoriamente por Piloto Comandante Operacional de Helicóptero. As manobras estão contidas em Nota de Instrução própria do GOA (Anexo "O"). b. Caso o período de afastamento seja maior que 90 dias, obrigatoriamente deverão ser realizadas manobras mais detalhadas de reaquecimento e até requalificação, se for o caso, sendo que as manobras dependerão da função operacional ocupada pelo Piloto no GOA, da fase em que se encontrava no Programa de Ascensão Técnica, bem como o tempo de afastamento. As manobras estão contidas em Nota de Instrução própria do GOA (Anexo "O").

16. PRESCRIÇÕES DIVERSAS: a. O Conselho Operacional de Vão é Órgão consultivo do Comando do GOA, e seus Pareceres serão analisados pelo Comando da Unidade para a tomada de decisão e informação ao Comando Geral do CBMSC. b. O Conselho Operacional de Vão será presidido pelo Comandante do GOA, e excepcionalmente por Oficial Piloto Comandante Operacional de Helicóptero, designado para o ato pelo Cmt do GOA, em caso de impedimento justificado deste, e informado ao Comando Geral do CBMSC. c. Os Pilotos do GOA realizarão treinamento semestral, com toda a tripulação, contendo a manobras elencadas na fase "Delta", para fins de manutenção operacional do efetivo da Unidade Aérea. d. O Comando do GOA, a partir da efetivação das 250 (duzentas e cinquenta) horas de vão do Piloto em ascensão técnica, providenciará a disponibilização das demais fases de treinamento de forma seqüencial e de acordo

com as horas de voo disponível. Florianópolis-SC, em 30 de março de 2009. Assina: Cel BM ÁLVARO MAUS - Cmt-Geral do CBMSC.

ANEXO “A” - PAT GOA

ESTADO DE SANTA CATARINA
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR
G O A

NOTA DE INSTRUÇÃO Nº .../...

FASE DE TREINAMENTO DE COMANDANTE DE OPERAÇÕES AÉREAS

1.SITUAÇÃO: Os pilotos do GOA habilitados na categoria PPH/PCH com “Ground School” na aeronave operada pelo CBMSC, necessitam de instrução para continuarem sua ascensão técnica, bem como para desempenharem as funções de Comandantes de Operações Aéreas do GOA.

2.FINALIDADE: Capacitar os novos Pilotos a exercerem as funções de Comandante de Operações Aéreas, bem como proporcionar o acompanhamento dos vôos emergenciais, como observador/apoiador de Equipe de Resgate e do Cmt de Operações Aéreas.

3.OBJETIVOS: Capacitar os oficiais para assumir o Comando de Operações Aéreas em missões operacionais de Bombeiro Militar cumpridas pelo GOA.

4.CONDUTA DE ENSINO: A instrução será através do critério progressivo, obedecendo as normas de ensino previstas no Plano de Ascensão Técnica (PAT) do GOA.

a. Corpo Docente – Todos os integrantes do GOA.

O estágio previsto de instrução dispõem-se na seguinte constituição:

b. Estágio de COA (Cmt Operações Aéreas): Constituído por uma fase teórica e outra prática que se desenvolverá da seguinte forma:

1. Duração da Fase Teórica: 40 horas/aula.

2. Duração da Fase Prática: Cumprir um total de 15 horas de voo como observador de voo operacional, em conjunto com a guarnição de Serviço.

3. Método e Processo de Ensino:

Os métodos e processos de ensino são essencialmente objetivos e devem restringir ao máximo às exposições teóricas. O ensino, particularmente, é de caráter profissional e eminentemente prático, ativo e objetivo, visando à criação e ao desenvolvimento de reflexos, ao estabelecimento de normas de comportamento e ao aprimoramento das técnicas policiais militares;

Sempre que possível, as ligações com a prática, os exemplos, bem como as demonstrações, devem estar intimamente relacionadas às atividades aéreas de policiamento, resgate e salvamento;

Os alunos devem receber indicação de material didático ou mesmo de pesquisa para que possam se auto-desenvolver profissionalmente, ampliando o ensino para além da sala de aula, bem como estimulados à pesquisa e apresentação de temas específicos.

c. Programa de Matérias da parte Teórica:

- Fraseologia padrão
- Sinalização de terra
- Operações policiais helitransportadas
- Legislação Interna do GOA (PAT, RIN, PPAA)
- Gerenciamento de Risco em Ocorrências Bombeiro Militar
- Atendimento Pré-Hospitalar
- Funções do Tripulante Operacional
- Operação com Rapel e Operação com Sling

- Operação com Puçá e Operação com Sling Aquático
- Operação com Bamby Bucket
- Operação com a Maca de Ribanceira
- Operação de Embarque e Desembarque a baixa altura
- Operação em Área Restrita e Costões
- Operação em Heliponto Elevado
- Operação com Carga Externa
- Funções do Cmt de Acft e do Cmt Operações Aéreas
- Noções de Cultura Organizacional
- Ambientação de Cabine
- Gerenciamento dos Recursos da Tripulação (CRM)
- Operação dos equipamentos de Navegação e Comunicação, bem como os demais equipamentos potencializadores da Aeronave (FLIR, farol de busca e move map)
- Doutrina de Segurança de Voo

5.AVALIAÇÃO: A avaliação do estagiário está prevista no Programa de Ascensão Técnica-PAT do GOA e no Regimento Interno-RIN do GOA e prevê as formas de avaliação dispostas a seguir:

a. Por fichas de avaliação e relatórios - O estagiário será avaliado pelos Oficiais Pilotos Comandantes de Operações Aéreas, através das fichas (anexo "B" do PAT) que serão preenchidas no término do dia de serviço do oficial estagiário.

OBS 01: Caso o estagiário receba grau INSATISFATÓRIO no voo do estágio COA, ao mesmo será atribuída uma "ficha amarela" (Anexo "N" do PAT). Expedida a "ficha amarela" para o estagiário, dela poderá partir as seguintes providências a se decidir:

- Concessão de vôos extras na condição de reforço;
- Reinício da instrução sem qualquer outra medida;
- Ser submetido ao Conselho Operacional de Voo;
- Outras medidas a cargo do Comando do GOA.

OBS 02: O estagiário poderá receber por estágio no máximo 03 "fichas amarelas" . Na hipótese de receber mais do que 03 "fichas amarelas", o estagiário será submetido diretamente a Conselho Operacional de Voo.

b. Por constituição do Conselho de Voo - O Regimento Interno-RIN do GOA prevê a constituição do Conselho Operacional de Voo para analisar e avaliar os casos em que o estagiário não apresente grau de proficiência num determinado voo ou estágio, com a falta de aproveitamento constante na instrução. O referido Conselho também se reunirá nos casos em que houver por parte do estagiário comportamento lesivo à segurança de voo ou apresentar indisciplina de voo.

6.PRESCRIÇÕES DIVERSAS: As Fichas de Avaliação serão arquivadas na Seção de Operações junto com a pasta individual de instrução do Oficial Estagiário.

Florianópolis,

Cmt do GOA/CBMSC

ANEXO "B" - PAT GOA

SEÇÃO DE OPERAÇÕES E INSTRUÇÃO
FICHA DE AVALIAÇÃO
ESTÁGIO DE COMANDANTE DE OPERAÇÕES AÉREAS

[illegible]

ANEXO "C"

FICHA DE RECOMENDAÇÕES AO CO-PILOTO E COMANDANTE DE OPERAÇÕES AÉREAS

GOA
SEÇÃO DE OPERAÇÕES E INSTRUÇÃO
FICHA DE RECOMENDAÇÕES

I / D	ITEM	INSAT	ABAIXO	MÉDIA	ACIMA
	1- PLANEJAMENTO				
	2- DESEMPENHO BÁSICO				
	3- PROCEDIMENTO DE VOO				
	4- CIRCUITOS E REGRAS DE TRÁFEGO				
	5- APROXIMAÇÃO: NORMAL				
	6- : A . P . E . P				
	7- : DE PRECISÃO				
	8- POUSO SEM VOO LIBRADO				
	9- ARREDONDAMENTO MODERADO				
	10- PARADA RÁPIDA				
	11- DECOLAGEM RÁPIDA				
	12- QUADRADO DE PROA CONSTANTE				
	13- QUADRADO DE PROA VARIÁVEL				
	14- PERDA DO MOTOR EM VOO PAIRADO				
	15- EMERGÊNCIA				
	16- A / R CIRCUITO A 90°				
	17- CIRCUITO A 180°				
	18- CIRCUITO A 360°				
	19- ENTRADA / DESCIDA				
	20- RECUPERAÇÃO C/ FLARE				
	21- DE PRECISÃO				
	22-				
	23-				
	24-				
	25-				
	26-				
	27-				
	28-				
	29-				
	30-				
	31- REAÇÃO AO VOO				
	32- DISCIPLINA DE VOO				
	33- ATITUDE MENTAL				
	TOTAL NESTE VOO				
	TOTAL ANTERIOR				
	TOTAL CUMULATIVO				

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

INSTRUÇÃO

CHEQUE

RE-CHEQUE

COMPLETO

INCOMPLETO

SATISFATORIO

INSATISFATORIO

AQUECIMENTO

VOO-EXTRA

OFF-WING

PRONTO PARA O SOLO

SOLO

CARIMBO

CARIMBO

OBSERVAÇÕES NO VERSO

AERONAVE

UNIDADE

ASSINATURA INSTRUTOR

INSTRUTOR (NOME / POSTO)

DATA

ALUNO

DURAÇÃO

VOO

ANEXO "D" - PAT GOA

ESTADO DE SANTA CATARINA
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR
G O A

NOTA DE INSTRUÇÃO Nº/.....

FASE DE TREINAMENTO OPERACIONAL ALFA

1.SITUACÃO: Atualmente, o Oficial BM..... é piloto habilitado na categoria Piloto Comercial de Helicóptero-PCH. Para sua habilitação na aeronave operada pelo CBMSC é necessário realizar a adaptação, através da Fase de Treinamento Operacional Alfa para Check Inicial no equipamento. A fase Alfa está prevista no Programa de Ascensão Técnica do GOA.

2.FINALIDADE: Realizar criteriosamente a instrução de voo com instrutor do GOA na Fase de Treinamento Operacional Alfa para fins de padronização operacional.

3.OBJETIVO: Padronizar a doutrina operacional de voo básica na aeronave operada pelo CBMSC, bem como capacitar o referido oficial para realizar o Check inicial no equipamento.

4.CONDUTA DE ENSINO: A instrução será através do critério progressivo, obedecendo as normas de ensino previstas no Programa de Ascensão Técnica (PAT) do GOA.

.a. Corpo Docente

2. Instrutores de Voo de Helicóptero (INVH)
3. Comandantes Operacionais de Helicóptero (como OFF WING² e checadores administrativos³).

b. Corpo discente:

Para cada voo de instrução o oficial piloto aluno receberá do oficial piloto instrutor de voo, o briefing referente ao que será ministrado e debriefing após o voo para possíveis correções e orientações.

O cheque prático/ANAC ocorrerá ao final da Fase Alfa.

Observação: Todos os voos serão precedidos de Briefing das manobras e a instrução encerrará com o correspondente Debriefing acompanhado pelo oficial piloto estagiário. **Durante o período de instrução poderá o instrutor cobrar limitações e emergências do aluno o qual é passível de avaliação.**

O referido oficial piloto aluno em treinamento freqüentará a Fase de voo com a seguinte legenda adotada para cada procedimento de instrução:

- (D)- O instrutor de voo demonstra para o estagiário o procedimento;
(I) O Aluno executa na prática o procedimento, porém não poderá receber o grau de avaliação

² Oficial responsável por avaliar o Instruendo, bem a padronização da instrução conforme as normas do GOA.

³ Oficial responsável por avaliar o instruendo, liberando-o o cheque inicial junto ao ANAC.



insatisfatório;

(V)- Verificação/avaliação do estagiário no voo solo ou em voo de instrução.

A Fase Operacional Alfa se apresenta da seguinte forma:

c. Fase de Treinamento Operacional Alfa (básico): Constituída por 15 (quinze) missões, sendo 13 (treze) de instrução com o tempo entre 0.7 (ponto sete) a 1.2 (um ponto dois) horas de voo, 01 (uma) missão de avaliação de Check administrativo com 1.0 (um ponto zero) horas de voo e 01 (uma) missão de avaliação com o Check inicial na aeronave operada pelo CBMSC, ministradas e distribuídas da seguinte forma:

- 13 missões de voo em instrução básica ministrada pelos oficiais pilotos instrutores de voo do GOA;
- 01 missão de voo em instrução para o cheque prático do estágio Alfa executado pelo oficial piloto "OFF WING" do GOA.
- 01 missão de avaliação de Check inicial na aeronave operada pelo CBMSC aplicado por um checador oficial da ANAC.

d. Distribuição das horas de voo da Fase Alfa:

- **Alfa 01:** Inspeção pré e pós-voo (I); partida e parada do motor(I); voo nivelado (V); circuitos de tráfego(V); subidas e descidas (V); curvas (V); Voo librado (I); transição para o voo translacional (I); transição para o voo librado (I); decolagem vertical (I); pouso vertical (I); curvas de 90° (D); CAN (D); APEP (D); arremetida (D); efeito solo (D).

- **Alfa 02:** Inspeção pré e pós-voo (V); partida e parada do motor(V); taxi (I); voo nivelado (V); circuitos de tráfego(V); subidas e descidas (V); curvas (V); Voo librado (V); transição para o voo translacional (V); transição para o voo librado (V); decolagem vertical (V); pouso vertical (V); curvas de 90° (I); CAN (I); APEP (I); arremetida (I); A/R entrada (D); A/R recuperação (D); A/R 90° (D); quadrado de proa constante (D).

- **Alfa 03:** Inspeção pré e pós-voo (V); partida e parada do motor(V); taxi (V); voo nivelado (V); circuitos de tráfego(V); subidas e descidas (V); curvas (V); Voo librado (V); transição para o voo translacional (V); transição para o voo librado (V); decolagem vertical (V); pouso vertical (V); curvas de 90° (I); CAN (V); APEP (subida, perna do vento, descida) (V); A/R 90° (I); A/R 180° (D); A/R entrada/descida (I); A/R recuperação (I).

- **Alfa 04:** partida e parada (V); taxi (V); circuito de tráfego (V); voo nivelado (V); subidas e descidas (V); curvas (V); decolagem vertical (V); pouso vertical (V); voo librado (V); quadrado de proa constante (I); giro sobre o ponto (D); transição voo translacional (V); APEP subida/perna do vento/descida (V); transição voo librado (V); CAN (V); A/R 90° (V); A/R 180° (I); A/R entrada/descida/recuperação (V).

- **Alfa 05:** partida e parada (V); taxi (V); circuito de tráfego (V); voo nivelado (V); subidas e descidas (V); curvas (V); decolagem vertical (V); pouso vertical (V); voo librado (V); quadrado de proa constante (V); giro sobre o ponto (I); transição voo translacional (V); APEP subida/perna do vento/descida (V); transição voo librado (V); CAN (V); A/R 90° (V); A/R 180° (V); A/R entrada/descida/recuperação (V); emergência (I); efeito velocidade x rpm (D); perda motor pairado (D).

- **Alfa 06:** partida e parada (V); taxi (V); circuito de tráfego (V); voo nivelado (V); subidas e descidas (V); curvas (V); decolagem vertical (V); pouso vertical (V); voo librado (V); quadrado de proa constante (V); giro sobre o ponto (V); transição voo translacional (V); APEP subida/perna do vento/descida (V); transição voo librado (V); CAN (V); A/R 90° (V); A/R 180° (V); A/R entrada/descida/recuperação (V).

- **Alfa 07: "OFF WING" - Voo de Avaliação durante a Fase Alfa – OBS :** O Oficial Piloto aluno será avaliado por um dos oficiais pilotos "OFF WING" ou um dos instrutores de Voo do GOA, que acompanhará o voo sentado atrás na aeronave, ficando um instrutor de voo sentado na posição do 2P. partida e parada (V); taxi (V); circuito de tráfego (V); voo nivelado (V); subidas e

descidas (V); curvas (V); decolagem vertical (V); pouso vertical (V); vôo librado (V); quadrado de proa constante (V); giro sobre o ponto (V); transição vôo translacional (V); APEP subida/perna do vento/descida (V); transição vôo librado (V); CAN (V); A/R 90° (V); A/R 180° (V); A/R entrada/descida/recuperação (V); perda do rotor de cauda (D); pane no sistema elétrico (D)

- Alfa 08: partida e parada (V); táxi (V); circuito de tráfego (V); vôo nivelado (V); subidas e descidas (V); curvas (V); decolagem vertical (V); pouso vertical (V); vôo librado (V); quadrado de proa constante (V); giro sobre o ponto (V); transição vôo translacional (V); APEP subida/perna do vento/descida (V); transição vôo librado (V); CAN (V); A/R 90° (V); A/R 180° (V); A/R entrada/descida/recuperação (V); perda de condição VMC (D); pane no sistema hidráulico (D);

- Alfa 09: partida e parada (V); táxi (V); circuito de tráfego (V); vôo nivelado (V); subidas e descidas (V); curvas (V); decolagem vertical (V); pouso vertical (V); vôo librado (V); quadrado de proa constante (V); giro sobre o ponto (V); transição vôo translacional (V); APEP subida/perna do vento/descida (V); transição vôo librado (V); CAN (V); A/R 90° (V); A/R 180° (V); A/R entrada/descida/recuperação (V); A/R com flare (D); pane do sistema de combustível (D).

- Alfa 10: partida e parada (V); táxi (V); circuito de tráfego (V); vôo nivelado (V); subidas e descidas (V); curvas (V); decolagem vertical (V); pouso vertical (V); vôo librado (V); quadrado de proa constante (V); giro sobre o ponto (V); transição vôo translacional (V); APEP subida/perna do vento/descida (V); transição vôo librado (V); CAN (V); A/R 90° (V); A/R 180° (V); A/R entrada/descida/recuperação (V); emergência (V).

- Alfa 11: partida e parada (V); táxi (V); circuito de tráfego (V); vôo nivelado (V); subidas e descidas (V); curvas (V); decolagem vertical (V); pouso vertical (V); vôo librado (V); quadrado de proa constante (V); giro sobre o ponto (V); transição vôo translacional (V); APEP subida/perna do vento/descida (V); transição vôo librado (V); CAN (V); A/R 90° (V); A/R 180° (V); A/R entrada/descida/recuperação (V).

- Alfa 12: partida e parada (V); táxi (V); circuito de tráfego (V); vôo nivelado (V); subidas e descidas (V); curvas (V); decolagem vertical (V); pouso vertical (V); vôo librado (V); quadrado de proa constante (V); giro sobre o ponto (V); transição vôo translacional (V); APEP subida/perna do vento/descida (V); transição vôo librado (V); CAN (V); A/R 90° (V); A/R 180° (V); A/R entrada/descida/recuperação (V).

- Alfa 13: . partida e parada (V); táxi (V); circuito de tráfego (V); vôo nivelado (V); subidas e descidas (V); curvas (V); decolagem vertical (V); pouso vertical (V); vôo librado (V); quadrado de proa constante (V); giro sobre o ponto (V); transição vôo translacional (V); APEP subida/perna do vento/descida (V); transição vôo librado (V); CAN (V); A/R 90° (V); A/R 180° (V); A/R entrada/descida/recuperação (V).

- Alfa 14: Check administrativo/GOA - OBS: O oficial piloto aluno será checado por um dos oficiais "OFF WING" ou pó um dos instrutores de vôo do GOA, o qual sentará atrás na aeronave na condição de chegador/avaliador. Um instrutor de vôo acompanhará o vôo de check sentado na posição do 2P. partida e parada (V); táxi (V); circuito de tráfego (V); vôo nivelado (V); subidas e descidas (V); curvas (V); decolagem vertical (V); pouso vertical (V); vôo librado (V); quadrado de proa constante (V); giro sobre o ponto (V); transição vôo translacional (V); APEP subida/perna do vento/descida (V); transição vôo librado (V); CAN (V); A/R 90° (V); A/R 180° (V); A/R entrada/descida/recuperação (V).

- Alfa 15: Check inicial ANAC:

Partida e parada do motor; táxi; circuito de tráfego; vôo nivelado; subidas e descidas; curvas; decolagem e pouso vertical; vôo librado; quadrado de proa paralela e perpendicular; giro sobre um ponto; transição para o vôo translacional e librado; aproximação para um ponto escolhido para pouso com descida, perna do vento e subida; circuito de aproximação normal; auto-rotação com recuperação de 90°, 180°.

Em caso de receber grau insatisfatório pelo chegador no Cheque ANAC, o aluno será diretamente submetido a Conselho Operacional de Vôo.

5.PERÍODO DA INSTRUÇÃO: A princípio, oficial aluno levará cerca de 60 dias de instrução,

podendo ser executada a instrução na base de Florianópolis SBFL/Aeroporto em consonância com a escala de voo e as missões previstas e inopinadas do GOA.

6.CRONOGRAMA DOS VÔOS: A Fase Operacional Alfa ocorrerá dentro de uma dinâmica de rotatividade nas escalas de voo dos pilotos e co-pilotos, interagidos com as operações e missões desenvolvidas, bem como com a disponibilidade de horas de voo para instrução.

7.AVALIAÇÃO: A avaliação do aluno está prevista no Programa de Ascensão Técnica-PAT do GOA e no Regimento Interno-RIN do GOA e prevê três formas de avaliação dispostas a seguir:

a. Por fichas de avaliação e relatórios - O aluno será avaliado pelo oficial piloto instrutor de voo do GOA e pelos oficiais pilotos "Off Wing" do GOA, através das fichas (anexo "E" do PAT) que serão preenchidas no término de cada voo de instrução da Fase Alfa.

OBS 01: Caso o piloto aluno receba grau **INSATISFATÓRIO** em qualquer voo na Fase Alfa, ao mesmo será atribuída uma "ficha rosa" (anexo "N" do PAT). Expedida a "ficha rosa" para o aluno, dela poderá partir as seguintes providências a se decidir:

- Concessão de voos extras na condição de reforço;
- Concessão de recheque;
- Reinício da instrução sem qualquer outra medida;
- Ser submetido ao Conselho Operacional de Voo;
- Outras medidas a cargo do Comando do GOA.

OBS 02: O aluno poderá receber na Fase Alfa no máximo 03 "fichas amarelas" . Na hipótese de receber a terceira "ficha amarela" inclusive, o piloto aluno será submetido diretamente a Conselho Operacional de Voo.

b. Por exame prático (cheque administrativo) na Fase Alfa - Na Fase Alfa o oficial piloto aluno será avaliado, através de exame prático de voo (cheque-estágio alfa-14) aplicado pelos oficiais "OFF WING" ou Instrutores de Voo do GOA.

c. Por constituição do Conselho de Voo – Após o Término do voo Alfa 14, o Conselho Operacional de Voo se reunirá para deliberar sobre a **avaliação**, liberando o aluno para o Alfa 15 (Check ANAC).

O Regimento Interno-RIN do GOA prevê a constituição do Conselho Operacional de Voo para analisar e avaliar os casos em que o aluno não apresente grau de proficiência num determinado voo ou na Fase Alfa, com a falta de aproveitamento constante na instrução. O referido Conselho também se reunirá nos casos em que houver por parte do estagiário comportamento lesivo à segurança de voo ou apresentar indisciplina de voo.

8.PRESCRIÇÕES DIVERSAS: As Fichas de Avaliação serão arquivadas na Seção de Operações junto com a pasta individual de instrução do Oficial Aluno.

Florianópolis,.....

Cmt do GOA/CBMSC

ANEXO "E" - PAT GOA

ANEXO “F” - PAT GOA

ESTADO DE SANTA CATARINA
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR
GOA

NOTA DE INSTRUÇÃO Nº/.....

FASE DE TREINAMENTO OPERACIONAL BRAVO

1.SITUAÇÃO: Atualmente, o Oficial é Piloto Comercial de Helicóptero-PCH do GOA, com habilitação técnica no helicóptero operado pelo CBMSC. Para a ascensão ao comando de aeronave operacional categoria Piloto Operacional de Helicóptero do GOA, deverá cumprir o que está previsto no PAT (Plano de Ascensão Técnica) do GOA.

2.FINALIDADE: Realizar criteriosa instrução de voo, com instrutores do GOA, cumprindo o Treinamento Operacional Fase Bravo, conforme PAT.

3.OBJETIVOS: Capacitar o referido Oficial para realizar manobras de precisão vinculadas às missões desenvolvidas pelo GOA.

4.CONDUTA DE ENSINO: A instrução será através do critério progressivo, obedecendo as normas de ensino previstas no Programa de Ascensão Técnica-PAT do GOA.

4. a. Corpo Docente:

- Oficiais Instrutores de Voo de Helicóptero (INVH);
- Oficiais Comandantes Operacionais de Helicóptero.

b. Corpo Discente:.....

Observação: Todos os vôos serão precedidos de Briefing das manobras e a instrução encerrará com o correspondente Debriefing acompanhado pelo Oficial Piloto Aluno. Durante o período de instrução poderá o instrutor solicitar limitações e emergências do aluno o qual é passível de avaliação.

O referido Oficial Piloto Aluno em treinamento freqüentará a Fase de voo com a seguinte legenda adotada para cada procedimento de instrução:

- (D)- O instrutor de voo demonstra para o estagiário o procedimento;
- (I) O Aluno executa na prática o procedimento, porém não poderá receber o grau de avaliação **insatisfatório**;
- (V)- Verificação/avaliação do estagiário no voo solo ou em voo de instrução.

A Fase Operacional Bravo se apresenta da seguinte forma:

c. Fase Bravo: Constituído por 22 vôos de instrução com o tempo entre 0.7 (ponto sete) a 1.2 (um ponto dois) horas de voo, distribuídos da seguinte forma:



07 horas de voo em instrução (Bravo 01 ao Bravo 07) somente com os oficiais pilotos instrutores de voo do GOA;

13 horas de voo em acompanhamento de instrução do aluno pelos Oficiais Pilotos Cmt Operacionais de Helicóptero;

01 hora de voo de liberação para auto-rotação solo com Oficial Piloto "Off Wing" do GOA no voo Bravo 15;

01 hora de voo de cheque prático administrativo da Fase Bravo executado por um oficial piloto instrutor de voo ou "OFF WING" do GOA.

OBS 01: No Voo Bravo 22, o Oficial piloto aluno será checado administrativamente para aprovação ou não da Fase Bravo por um Oficial piloto Instrutor de Voo ou Cmt Operacional de Helicóptero do GOA, na condição de "OFF WING".

OBS 02: O Oficial aluno após cada voo solo deverá preencher a planilha de voo em instrução e descrever quais foram as manobras executadas.

OBS 03: Após aprovação no Check Administrativo, o piloto aluno será submetido ao Conselho Operacional de Voo.

d. Distribuição das horas de voo da Fase Bravo:

- Bravo 01: Circuito de tráfego(V); aproximação para um ponto escolhido para pouso(I); aproximação de precisão(I); decolagem rápida(D).
- Bravo 02: Circuito de tráfego(V); aproximação para um ponto escolhido para pouso(D); aproximação de precisão(D); pouso sem voo librado(I); arredondamento moderado(I); decolagem rápida(I); quadrado de proa paralela(I); auto-rotação pela esquerda 90° e 180° completa(I).
- Bravo 03: Circuito de tráfego(V); aproximação para um ponto escolhido para pouso(V); aproximação de precisão(V); pouso sem voo librado(D); arredondamento moderado(D); parada rápida(D); decolagem rápida(D); quadrado de proa paralela(D); quadrado de proa perpendicular(D); auto-rotação completa de 90° e 180°(V).
- Bravo 04: Circuito de tráfego(V); aproximação para um ponto escolhido para pouso(V); aproximação de precisão(V); pouso sem voo librado(V); arredondamento moderado(V); parada rápida(V); decolagem rápida(V); quadrado de proa paralela(V); quadrado de proa perpendicular(V); perda do motor no voo pairado(D); auto-rotação completa 90° e 180°(V); curvas em "S" na auto-rotação(D); perda do sistema hidráulico(D).
- Bravo 05: Circuito de tráfego(V); aproximação para um ponto escolhido para pouso(V); aproximação de precisão(V); pouso sem voo librado(V); arredondamento moderado(V); parada e decolagem rápida(V); quadrado de proa paralela(V); quadrado de proa perpendicular(V); perda do motor no pairado(V); auto-rotação para esquerda de 90° e 180°(V); auto-rotação com entrada, descida e precisão(D); curvas em "S" na auto-rotação(V); glissada na auto-rotação(D); eliminação de fumaça(D).
- Bravo 06: Circuito de tráfego(V); aproximação para um ponto escolhido para pouso(V); aproximação de precisão(V); pouso sem voo librado(V); arredondamento moderado(V); parada e decolagem rápida(V); perda do motor do voo pairado(V); auto-rotação para esquerda e direita(V); auto-rotação completa de 180°(V); auto-rotação com entrada, descida e precisão(V); glissada na auto-rotação(V).
- Bravo 07: Circuito de tráfego(V); aproximação para um ponto escolhido para pouso(V); aproximação de precisão(V); pouso sem voo librado(V); arredondamento moderado(V); parada e decolagem rápida(V); perda do motor do voo pairado(V); auto-rotação para esquerda e direita(V); auto-rotação completa de 180°(V); auto-rotação com entrada, descida e precisão(V); glissada na auto-rotação(V).
- Bravo 08 e 09: Circuito de tráfego(V); aproximação para um ponto escolhido para pouso(V); aproximação de precisão(V); pouso sem voo librado(V); arredondamento moderado(V); parada e decolagem rápida(V); perda do motor do voo pairado(V); auto-rotação para esquerda e direita(V);

auto-rotação completa de 180°(V); auto-rotação com entrada, descida e precisão(V); glissada na auto-rotação(V); fogo no motor abaixo de 500ft(D).

- Bravo 10 e 11: Circuito de tráfego(V); aproximação para um ponto escolhido para pouso(V); aproximação de precisão(V); pouso sem vôo librado(V); arredondamento moderado(V); parada e decolagem rápida(V); perda do motor do vôo pairado(V); auto-rotação para esquerda e direita(V); auto-rotação completa de 180° e 360°(V); auto-rotação com entrada, descida e precisão(V); glissada na auto-rotação(V);

- Bravo 12 e 13: Circuito de tráfego(V); aproximação para um ponto escolhido para pouso(V); aproximação de precisão(V); pouso sem vôo librado(V); arredondamento moderado(V); parada e decolagem rápida(V); perda do motor do vôo pairado(V); auto-rotação para esquerda e direita(V); auto-rotação completa de 180° e 360°(V); auto-rotação com entrada, descida e precisão(V); glissada na auto-rotação(V); perda do motor a 100 e 300ft(D/V).

- Bravo 14 e 15: Circuito de tráfego(V); aproximação para um ponto escolhido para pouso(V); aproximação de precisão(V); pouso sem vôo librado(V); arredondamento moderado(V); parada e decolagem rápida(V); perda do motor do vôo pairado(E); auto-rotação para esquerda e direita(V); auto-rotação completa de 180° e 360°(E); auto-rotação com entrada, descida e precisão(V); glissada na auto-rotação(E); avaria no eixo do rotor de cauda (pé esquerdo aplicado)(D/V).

- Bravo 16 e 17: Circuito de tráfego(V); aproximação para um ponto escolhido para pouso(V); aproximação de precisão(V); pouso sem vôo librado(V); arredondamento moderado(V); parada e decolagem rápida(V); perda do motor do vôo pairado(V); auto-rotação para esquerda e direita(V); auto-rotação completa de 180° e 360°(V); auto-rotação com entrada, descida e precisão(V); perda do rotor de cauda do vôo pairado(D/V). fogo no motor acima de 500ft(D).

- Bravo 18 e 19: Circuito de tráfego(V); aproximação para um ponto escolhido para pouso(V); aproximação de precisão(V); pouso sem vôo librado(V); arredondamento moderado(V); parada e decolagem rápida(V); perda do motor do vôo pairado(V); auto-rotação para esquerda e direita(V); auto-rotação completa de 180° e 360°(V); auto-rotação com entrada, descida e precisão(V);

- Bravo 20 e 21: Circuito de tráfego(V); aproximação para um ponto escolhido para pouso(V); aproximação de precisão(V); pouso sem vôo librado(V); arredondamento moderado(V); parada e decolagem rápida(V); perda do motor do vôo pairado(V); auto-rotação para esquerda e direita(V); auto-rotação completa de 180° e 360°(V); auto-rotação com entrada, descida e precisão(V);

- Bravo 22: Cheque Administrativo/GOA. - OBS: O Oficial Piloto aluno será checado por um dos Oficiais "OFF WING" ou por um dos instrutores de vôo do GOA. Circuito de tráfego(V); aproximação para um ponto escolhido para pouso(V); aproximação de precisão(V); pouso sem vôo librado(V); arredondamento moderado(V); parada e decolagem rápida(V); quadrado de proa paralela(V); quadrado de proa perpendicular(V); quadrado de proa constante(V); perda do motor no pairado(V); auto-rotação para esquerda e direita de 90° e 180°(V); auto-rotação com entrada, descida e precisão(V); curvas em "S" na auto-rotação(V).

5.PERÍODO DA INSTRUÇÃO: A princípio, Oficial Aluno levará cerca de 90 dias de instrução, podendo ser executada a instrução tanto na base de Florianópolis SBFL/Aeroporto em consonância com a escala de vôo e nas missões previstas e inopinadas do GOA.

6.CRONOGRAMA DOS VÔOS: A Fase Operacional Bravo ocorrerá dentro de uma dinâmica de rotatividade nas escalas de vôo dos pilotos e co-pilotos, interagidos com as operações e missões desenvolvidas, bem como com a disponibilidade de horas de vôo para instrução.

7.AVALIAÇÃO: A avaliação do aluno está prevista no Programa de Ascensão Técnica-PAT do GOA e no Regimento Interno-RIN do GOA e prevê três formas de avaliação dispostas a seguir:

a. Por fichas de avaliação e relatórios - O aluno será avaliado pelo oficial piloto instrutor de vôo do GOA e pelos Oficiais Pilotos "Off Wing" do GOA, através das fichas (Anexo "G" do PAT) que serão preenchidas no término de cada vôo de instrução da Fase Bravo.

OBS 01: Caso o piloto aluno receba grau **INSATISFATÓRIO** em qualquer voo na Fase Bravo, ao mesmo será atribuída uma "ficha rosa" (Anexo "N" do PAT). Expedida a "ficha rosa" para o aluno, dela poderá partir as seguintes providências a se decidir:

- Concessão de voos extras na condição de reforço;
- Concessão de recheque;
- Reinício da instrução sem qualquer outra medida;
- Ser submetido ao Conselho Operacional de Voo;
- Outras medidas a cargo do Comando do GOA.

OBS 02: O aluno poderá receber na Fase Bravo no máximo 03 "fichas amarelas". Na hipótese de receber a terceira "ficha amarela" inclusive, o piloto aluno será submetido diretamente a Conselho Operacional de Voo.

5. b. Por exame prático (cheque administrativo/GOA) na Fase Bravo – No voo Bravo 22 o oficial piloto aluno será avaliado, através de exame prático de voo, aplicado pelos oficiais "OFF WING" ou Instrutores de Voo do GOA.

c. Por constituição do Conselho Operacional de Voo – Após o Término do voo Bravo 22, o Conselho Operacional de Voo se reunirá para deliberar sua **avaliação**, liberando ou não o aluno para a Fase Charlie do presente treinamento operacional.

O Regimento Interno-RIN do GOA prevê a constituição do Conselho Operacional de Voo para analisar e avaliar os casos em que o aluno não apresente grau de proficiência num determinado voo ou na Fase Bravo, com a falta de aproveitamento constante na instrução. O referido Conselho também se reunirá nos casos em que houver por parte do aluno comportamento lesivo à segurança de voo ou apresentar indisciplina de voo.

8.PRESCRIÇÕES DIVERSAS: As Fichas de Avaliação serão arquivadas na Seção de Operações junto com a pasta individual de instrução do Oficial aluno, sob sua responsabilidade.

Florianópolis,

Cmt do GOA/CBMSC

ANEXO "G" - PAT GOA

GOA
SEÇÃO DE OPERAÇÕES E INSTRUÇÃO
FICHA DE AVALIAÇÃO
ESTÁGIO BRAVO (PRECISÃO)

I / D	ITEM	INSAT	ABAIXO	MÉDIA	ACIMA
	1- PLANEJAMENTO				
	2- DESEMPENHO BÁSICO				
	3- PROCEDIMENTO DE VÔO				
	4- CIRCUITOS E REGRAS DE TRÁFEGO				
	5- APROXIMAÇÃO: NORMAL				
	6- : A . P . E . P				
	7- : DE PRECISÃO				
	8- POUSO SEM VÔO LIBRADO				
	9- ARREDONDAMENTO MODERADO				
	10- PARADA RÁPIDA				
	11- DECOLAGEM RÁPIDA				
	12- QUADRADO DE PROA PARALELA				
	13- QUADRADO DE PROA PERPENDICULAR				
	14- PERDA DO MOTOR EM VÔO LIBRADO				
	15- EMERGÊNCIA				
	16- A / R CIRCUITO A 90°				
	17- CIRCUITO A 180°				
	18- ENTRADA / DESCIDA				
	19- RECUPERAÇÃO C/ FLARE				
	20- DE PRECISÃO				
	21-				
	22-				
	23-				
	24-				
	25-				
	25-				
	26-				
	27-				
	28-				
	29-				
	30-				
	31- REAÇÃO AO VÔO				
	32- DISCIPLINA DE VÔO				
	33- ATITUDE MENTAL				
	TOTAL NESTE VÔO				
	TOTAL ANTERIOR				
	TOTAL CUMULATIVO				

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES	
INSTRUÇÃO	
CHEQUE	
RE-CHEQUE	
COMPLETO	
INCOMPLETO	
SATISFATÓRIO	
INSATISFATÓRIO	
AQUECIMENTO	
VÔO-EXTRA	
OFF-WING	
PRONTO PARA O SOLO	
SOLO	

CARIMBO

CARIMBO

OBSERVAÇÕES NO VERSO

AERONAVE	UNIDADE
----------	---------

ASSINATURA INSTRUTOR

DATA

DURAÇÃO

INSTRUTOR (NOME / POSTO)

ALUNO

VÔO

ANEXO “H” - PAT GOA

ESTADO DE SANTA CATARINA
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR
G O A

NOTA DE INSTRUÇÃO Nº .../...

FASE DE TREINAMENTO CHARLIE

1.SITUACÃO: Os pilotos do GOA habilitados na categoria PCH-Piloto Comercial de Helicóptero com habilitação técnica na aeronave do CBMSC, concluintes da Fase de Treinamento BRAVO, necessitam de instrução para continuarem sua ascensão técnica. Para a ascensão ao comando de aeronave operacional, deverão cumprir o que está previsto no Plano de Ascensão Técnica-PAT do GOA, referente a Fase “Charlie”.

2.FINALIDADE: Realizar criteriosamente a instrução de voo com Comandantes Operacional de Helicóptero do GOA na Fase Charlie, conforme Plano de Ascensão Técnica do GOA, capacitando-os a realizar vãos de procedimentos operacionais em Navegações Aéreas.

3.OBJETIVOS: Capacitar os Oficiais para a realização de vãos de Navegação Aérea.

4.CONDUTA DE ENSINO: A instrução será através do critério progressivo, obedecendo as normas de ensino previstas no Plano de Ascensão Técnica (PAT) do GOA.

a. Corpo Docente – Todos os Comandantes Operacionais de Helicóptero do GOA.

Para cada voo de instrução o oficial piloto estagiário receberá do Oficial Comandante Operacional de Helicóptero o briefing referente ao que será ministrado e debriefing após o voo para possíveis correções e orientações.

No estágio Charlie haverá o acompanhamento do Oficial Comandante Operacional de Helicóptero nos vãos de instrução para fins de análise, demonstração, correção e orientação didático-pedagógica nas manobras a serem executadas.

Observação: Todos os vãos serão precedidos de Briefing das manobras e a instrução encerrará com o correspondente Debriefing acompanhado pelo Oficial Piloto Estagiário.

O Oficial Piloto estagiário freqüentará o estágio de voo com a seguinte legenda adotada para cada procedimento de instrução:

- (I) - O instrutor de voo executa na prática o procedimento.
- (D)- O instrutor de voo demonstra para o estagiário o procedimento.
- (E)- O estagiário executa no solo ou em voo o procedimento.

A Fase de instrução dispõem-se na seguinte constituição:

b. Estágio Charlie (navegação por contato): Constituído por 01 (uma) única missão, para cada oficial estagiário, em navegação por contato (VFR) e ministrado da seguinte forma didática:

- A navegação deverá ter 500 (quinhentas) milhas náuticas no mínimo com 01 (um) pouso em aeródromo de Lages e de Videira – SC;

- O número de pernas será de no mínimo 03 (três) pernas;
- 24 horas antes da decolagem o Oficial Estagiário apresentará 02 cópias dos planejamentos de voo, sendo o primeiro com sentido origem/destino e o segundo com sentido destino/origem dos voos a serem navegados descrito com as seguintes informações:

Tempo de voo; velocidade de cruzeiro; velocidade de subida; velocidade de descida; flight level-FL (nível de voo) ou altura sobre o terreno; distância entre origem/ destino; horário para os pontos de notificação ao Centro de Controle de Área-ACC; e ao Controle de Aproximação Radar-APP; horário e distância que leva e ingressa na CTR e TMA entre a origem e o destino (rota); prever no mínimo dois locais na vertical da rota como pontos identificados com o estimado de tempo e distância para cada um deles; definir descrevendo no planejamento de voo, todas as rotas difusões em rota e no través da rota com as respectivas coordenadas geográficas com tempo de voo e distâncias entre o ponto de través na rota e a origem da radiodif para fins de ADF; peso de decolagem; relação peso/potência disponível e requerida (NG ou torque) em relação a altitudes pressão e temperatura na origem e no destino

- O Oficial Piloto estagiário também apresentará 01 hora antes da decolagem ao Oficial Comandante Operacional de Helicóptero, uma cópia do plano de voo feito pelo mesmo na sala AIS do aeroporto de origem.

- Todo o voo de instrução de navegação por contato, desde o plano de voo apresentado na sala AIS do Aeroporto de origem, planejamento de voo, acionamento do motor, traslado até o corte do motor no destino, será executado inteiramente pelo oficial piloto estagiário, bem como no retorno.

- O voo será ministrado pelo Oficial Comandante Operacional de Helicóptero que manterá o GPS e o VOR ligados **sob capota**⁴, estando somente disponível para navegar a bússola, o ADF e o giro direcional.

- Em 01 (uma) das pernas o único meio de navegação utilizada deverá ser a bússola e o relógio.

- Terminada a navegação o Oficial Comandante Operacional de Helicóptero fará um debriefing com o oficial piloto estagiário fazendo orientações e correções caso haja necessidade.

- O Oficial Comandante Operacional de Helicóptero após o término do voo, deverá fazer uma relatório referente ao voo ministrado para posteriormente ser incluído na pasta de voo de instrução do referido estagiário.

- O presente voo de navegação não poderá ser interagido como aproveitamento de uma operação a ser desenvolvida, pois perderá toda a finalidade e o sentido didático, o qual é exclusivamente destinado à instrução.

5.AVALIAÇÃO: A avaliação do estagiário está prevista no Programa de Ascensão Técnica-PAT do GOA e no Regimento Interno-RIN do GOA e prevê as formas de avaliação dispostas a seguir:

a. Por fichas de avaliação e relatórios - O estagiário será avaliado pelos Oficiais Pilotos instrutores de voo do GOA, através das fichas (Anexo "I" do PAT) e que serão preenchidas no término do voo de instrução na Fase Charlie.

OBS 01: Caso o estagiário receba grau **INSATISFATÓRIO** no voo da Fase Charlie, ao mesmo será atribuída uma "ficha amarela" (Anexo "N" do PAT). Expedida a "ficha amarela" para o estagiário, dela poderá partir as seguintes providências a se decidir:

- Concessão de voos extras na condição de reforço;
- Concessão de recheque;
- Reinício da instrução sem qualquer outra medida;
- Ser submetido ao Conselho Operacional de Voo;

⁴ Painel coberto para estagiário e visível para leitura pelo Comandante Operacional de Helicóptero.

- Outras medidas a cargo do Comando do GOA.

OBS 02: O estagiário poderá receber por Fase no máximo 03 "fichas amarelas" . No recebimento da terceira "ficha amarela", o estagiário será submetido diretamente a Conselho Operacional de Vão.

b. Por constituição do Conselho Operacional de Vão - O Regimento Interno-RIN do GOA prevê a constituição do Conselho Operacional de Vão para analisar e avaliar os casos em que o estagiário não apresente grau de proficiência num determinado vôo ou estágio, com a falta de aproveitamento constante na instrução. O referido Conselho também se reunirá nos casos em que houver por parte do estagiário comportamento lesivo à segurança de vôo ou apresentar indisciplina de vôo.

6.PRESCRIÇÕES DIVERSAS: As Fichas de Avaliação serão arquivadas na Seção de Operações junto com a pasta individual de instrução do Oficial Estagiário.

Florianópolis,

Cmt do GOA/CBMSC

ANEXO " I " - PAT GOA

GOA
SEÇÃO DE OPERAÇÕES E INSTRUÇÃO
FICHA DE AVALIAÇÃO
ESTÁGIO CHARLIE (NAVEGAÇÃO)

I / D	ITEM	INSAT	ABAIXO	MÉDIA	ACIMA
	1- PLANEJAMENTO				
	2- DESEMPENHO BASICO				
	3- PROCEDIMENTO DE VOO				
	4- PREPARAÇÃO PRÉ-VÔO				
	5- DECOLAGEM				
	6- NAVEGAÇÃO: PRECISAO				
	7- : COMPENSAÇÃO DERIVA				
	8- : USO COMPUTADOR				
	9- : AJUSTE ALTIMETRO				
	10- : CORREÇÕES EM VOO				
	11- : MANUTENÇÃO ALTITUDE/VELOC.				
	12- FONIA:MENSAGEM DE POSIÇÃO				
	13- MENSAGENS NO TRÁFEGO				
	14-REGRAS DE TRÁFEGO AÉREO				
	15- CIRCUITO DE TRÁFEGO				
	16- APROXIMAÇÃO / POUSO				
	17- DESEMPENHO EM SALA DE TRÁFEGO				
	18- BRIEFING DE PISTA				
	19-				
	20-				
	21-				
	22-				
	23-				
	24-				
	25-				
	25-				
	26-				
	27-				
	28-				
	29-				
	30-				
	31- REAÇÃO AO VOO				
	32- DISCIPLINA DE VOO				
	33- ATITUDE MENTAL				
	TOTAL NESTE VOO				
	TOTAL ANTERIOR				
	TOTAL CUMULATIVO				

INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES
 INSTRUÇÃO
 CHEQUE
 RE-CHEQUE
 COMPLETO
 INCONPLETO
 SATISFATORIO
 INSATISFATORIO

CARIMBO

CARIMBO

OBSERVAÇÕES NO VERSO

AERONAVE

UNIDADE

ASSINATURA INSTRUTOR

DATA

DURAÇÃO

INSTRUTOR (NOME / POSTO)

ALUNO

VÔO

ANEXO “J” - PAT GOA

ESTADO DE SANTA CATARINA
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR
G O A

NOTA DE INSTRUÇÃO Nº .../...

FASE DE TREINAMENTO DELTA

1.SITUAÇÃO: Os pilotos do GOA habilitados na categoria PCH-Piloto Comercial de Helicóptero com habilitação técnica na aeronave do CBMSC, concluintes da Fase Charlie, necessitam de instrução para continuarem sua ascensão técnica. Para a ascensão ao comando de aeronave operacional, deverão cumprir o que está previsto no Plano de Ascensão Técnica-PAT do GOA, referente ao estágio “Delta”.

2.FINALIDADE: Realizar criteriosamente a instrução de vôo com instrutores do GOA no estágio Delta, conforme Plano de Ascensão Técnica do GOA, capacitando-os a realizar vôos de procedimentos operacionais.

3.OBJETIVOS: Capacitar os oficiais para assumir o Comando de Aeronave em missões operacionais de Bombeiro Militar cumpridas pelo GOA.

4.CONDUTA DE ENSINO: A instrução será através do critério progressivo, obedecendo as normas de ensino previstas no Plano de Ascensão Técnica (PAT) do GOA.

.a. Corpo Docente - Oficiais Pilotos Instrutores do GOA.

Para cada vôo de instrução o Oficial Piloto estagiário receberá do Oficial Piloto instrutor o briefing referente ao que será ministrado e debriefing após o vôo para possíveis correções e orientações.

Na fase Delta haverá o acompanhamento do Oficial Instrutor de vôo nos vôos de instrução para fins de análise, demonstração, correção e orientação didático-pedagógica nas manobras a serem executadas.

Após concluir a fase Delta, o Oficial Piloto estagiário deverá freqüentar o treinamento prático em emergências da aeronave operada pelo CBMSC.

Observação: Todos os vôos serão precedidos de Briefing das manobras e a instrução encerrará com o correspondente Debriefing acompanhado pelo oficial piloto estagiário.

O Oficial Piloto estagiário freqüentará a fase Delta com a seguinte legenda adotada para cada procedimento de instrução:

- (I) - O instrutor de vôo executa na prática o procedimento.
- (D)- O instrutor de vôo demonstra para o estagiário o procedimento.
- (E)- O estagiário executa no solo ou em vôo o procedimento.

O estágio previsto de instrução dispõem-se na seguinte constituição:

b. Fase Delta (operacional): Constituído por 06:00 (seis) horas de instrução de voo operacional ministradas e distribuídas pelos seguintes assuntos principais, de acordo com um crescente no grau de dificuldade de cada procedimento operacional:

6. Operação de embarque e desembarque a baixa altura;
7. Operação de descida de rapel;
8. Operação de Sling em terra;
9. Operação de Sling na água;
10. Operação de maca de ribanceira;
11. Operação de pouso em hospitais;
12. Operação de pouso em costões e pedras;
13. Operação de pouso em heliponto elevado;
14. Operação de extinção de incêndio com uso de Bambi Bucket;
15. Operação de salvamento com puçá;
16. Operação de voo noturno;
17. Operação com carga externa.

c. Distribuição das horas de voo da Fase Delta:

Delta 01: Circuito de tráfego(D/E); pairado D.E.S.(D/E); embarque(D/E); desembarque(D/E); estabilidade(D/E).

Delta 02: Circuito de tráfego(D/E); pairado F.E.S.(D/E); rapel(D/E); sling terra(D/E); maca ribanceira (D/E); estabilidade(D/E).

Delta 03: Circuito de tráfego(D/E); pouso nos hospitais e terrenos acidentados (costões, pedras isoladas)(D/E).

Delta 04: Circuito de tráfego(D/E); aproximação em heliponto elevado(D/E); Pouso e arremetida do heliponto elevado(D/E);

Delta 05: Circuito de tráfego(D/E); operação com bumby bucket(D/E); abastecimento(D/E); circuito(D/E); precisão e pouso(D/E).

Delta 06: Circuito de tráfego(D/E); aproximação(D/E); pouso(D/E); operação com puçá(D/E); operação com sling água(D/E); deslocamento(D/E); alijamento(D/E).

Delta 07: Circuito de tráfego(D/E); decolagem(D/E); táxi(D/E); aproximação(D/E); pouso(D/E); voo noturno nivelado(D/E); curvas(D/E).

Delta 08: Circuito de tráfego(D/E); Operação com gancho/circuito(D/E); análise operacional de torque e Ng(D/E).

5.AVALIAÇÃO: A avaliação do estagiário está prevista no Programa de Ascensão Técnica-PAT do GOA e no Regimento Interno-RIN do GOA e prevê as formas de avaliação dispostas a seguir:

a. Por fichas de avaliação e relatórios - O estagiário será avaliado pelos Oficiais Pilotos instrutores de voo do GOA através das fichas (Anexo "K" do PAT) que serão preenchidas no término de cada voo de instrução da Fase Delta.

OBS 01: Caso o estagiário receba grau **INSATISFATÓRIO** em qualquer voo do estágio Delta, ao mesmo será atribuída uma "ficha amarela" (Anexo "N" do PAT). Expedida a "ficha amarela" para o estagiário, dela poderá partir as seguintes providências a se decidir:

- Concessão de vôos extras na condição de reforço;
- Concessão de recheque;
- Reinício da instrução sem qualquer outra medida;

- Ser submetido ao Conselho Operacional de Vôo;
- Outras medidas a cargo do Comando do GOA.

OBS 02: O estagiário poderá receber por estágio no máximo 03 "fichas amarelas" . Na terceira o estagiário será submetido diretamente a Conselho Operacional de Vôo.

b. Por constituição do Conselho Operacional de Vôo - O Regimento Interno-RIN do GOA prevê a constituição do Conselho Operacional de Vôo para analisar e avaliar os casos em que o estagiário não apresente grau de proficiência num determinado vôo ou estágio, com a falta de aproveitamento constante na instrução. O referido Conselho também se reunirá nos casos em que houver por parte do estagiário comportamento lesivo à segurança de vôo ou apresentar indisciplina de vôo.

6.PRESCRIÇÕES DIVERSAS: As Fichas de Avaliação serão arquivadas na Seção de Operações junto com a pasta individual de instrução do Oficial Estagiário.

Florianópolis,

Cmt do GOA/CBMSC

ANEXO "K" - PAT GOA

GOA
SEÇÃO DE OPERAÇÕES E INSTRUÇÃO
FICHA DE AVALIAÇÃO
ESTÁGIO DELTA

I / D	ITEM	INSAT	ABAIXO	MÉDIA	ACIMA	INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES
	1- PLANEJAMENTO					INSTRUÇÃO COMPLETO INCOMPLETO SATISFATORIO INSATISFATORIO DIA NOITE VÔO EXTRA
	2- DESEMPENHO BASICO					
	3- PROCEDIMENTO DE VÔO					
	4- CIRC. E REGRAS DE TRÁFEGO					
	5- GANCHO: CIRC					
	6- OPERAÇÃO					
	7- VÔO NOTURNO: CIRCUITO					
	8- : APROXIMAÇÃO					
	9- : TAXI					
	10- : DECOLAGEM					
	11- : POUSO					
	12- VÔO REGIÃO MONTANHOSA: CIRCUITO					CARIMBO
	13- : APROX					
	14- : POUSO					
	15- POUSO EM TERRENO ACIDENTADO					
	16- OPERAÇÃO C/ PUÇÁ : APROXIMAÇÃO					
	17- : DESLOCAMENTO					
	18- : ALIJAMENTO					
	19- OPERAÇÃO C/ BAMBY: ABASTECIMENTO					
	20- : CIRCUITO					
	21- : PRECISÃO					
	22- : POUSO					
	23- RAPEL: PAIRADO FES					OBSERVAÇÕES NO VERSO
	24- : ESTABILIDADE					
	25- SAR					
	26 - EMB/DESEMBARQUE A BAIXA ALTURA					
	26- SLING DE TERRA					
	27- MACA DE RIBANCEIRA					
	28- POUSO HELIPONTO ELEVADO					
	29- SLING DE AGUA					
	30-					
	31- REAÇÃO AO VÔO					
	32- DISCIPLINA DE VÔO					
	33- ATITUDE MENTAL					
	TOTAL NESTE VÔO					AERONAVE UNIDADE
	TOTAL ANTERIOR					
	TOTAL CUMULATIVO					

ASSINATURA INSTRUTOR

DATA

DURAÇÃO

INSTRUTOR (NOME / POSTO)

ALUNO

VÔO

ANEXO “L” - PAT GOA

ESTADO DE SANTA CATARINA
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR
G O A

NOTA DE INSTRUÇÃO Nº .../...

FASE DE TREINAMENTO ECHO

1.SITUAÇÃO: Os pilotos do GOA habilitados na categoria PCH-Piloto Comercial de Helicóptero com habilitação técnica na aeronave operada pelo CBMSC, concluintes da Fase de Treinamento Delta, necessitam de instrução para continuarem sua ascensão técnica. Para a ascensão ao comando de aeronave operacional, deverão cumprir o que está previsto no Plano de Ascensão Técnica-PAT do GOA, referente a Fase “Echo”.

2.FINALIDADE: Realizar criteriosamente a instrução de voo com Comandantes Operacionais de Helicóptero do GOA na Fase Echo, conforme Plano de Ascensão Técnica do GOA, capacitando-os a realizar vôos de procedimentos operacionais

3.OBJETIVOS: Capacitar os Oficiais para assumir o Comando de Aeronave em missões operacionais de Bombeiro Militar cumpridas pelo GOA.

4.CONDUTA DE ENSINO: A instrução será através do critério progressivo, obedecendo as normas de ensino previstas no Plano de Ascensão Técnica (PAT) do GOA.

.a. Corpo Docente – Todos os Comandantes Operacionais de Helicóptero do GOA.

O estágio previsto de instrução dispõem-se na seguinte constituição:

b. Estágio Echo (Estágio Operacional): Constituído por cumprimento de escalas de serviço na condição de Comandante de Aeronave, que se desenvolverá da seguinte forma:

- Ter como co-piloto um Comandante Operacional de Helicóptero, o qual avaliará o Oficial Piloto estagiário;
- Tomar as decisões relativas a forma como a aeronave será empregada na operação a ser gerenciada pelo co-piloto, cumprindo assim todas as funções de Comandante de Aeronave;
- Cumprir, no mínimo, 35 (vinte e cinco) horas de voo em missões de busca, resgate e Salvamento;
- Cumprir, no mínimo, 15 (quinze) horas de voo em missões de translados, navegação e/ou prevenção aérea;

5.AVALIAÇÃO: A avaliação do estagiário está prevista no Programa de Ascensão Técnica-PAT do GOA e no Regimento Interno-RIN do GOA e prevê as formas de avaliação dispostas a seguir:

a. Por fichas de avaliação e relatórios - O estagiário será avaliado pelos Oficiais Pilotos instrutores de voo do GOA através das fichas (Anexo “M” do PAT) que serão preenchidas no término do voo de instrução na Fase Echo.

OBS 01: Caso o estagiário receba grau **INSATISFATÓRIO** no voo da Fase Echo, ao mesmo será atribuída uma "ficha amarela" (Anexo "N" do PAT). Expedida a "ficha amarela" para o estagiário, dela poderá partir as seguintes providências a se decidir:

- Concessão de vôos extras na condição de reforço;
- Concessão de recheque;
- Reinício da instrução sem qualquer outra medida;
- Ser submetido ao Conselho Operacional de Vôo;
- Outras medidas a cargo do Comando do GOA.

OBS 02: O estagiário poderá receber por Fase no máximo 03 "fichas amarelas" . Na hipótese de receber a terceira, o estagiário será submetido diretamente a Conselho Operacional de Vôo.

b. Por constituição do Conselho Operacional de Vôo - O Regimento Interno-RIN do GOA prevê a constituição do Conselho Operacional de Vôo para analisar e avaliar os casos em que o estagiário não apresente grau de proficiência num determinado vôo ou estágio, com a falta de aproveitamento constante na instrução. O referido Conselho também se reunirá nos casos em que houver por parte do estagiário comportamento lesivo à segurança de vôo ou apresentar indisciplina de vôo.

6.PRESCRIÇÕES DIVERSAS: As Fichas de Avaliação serão arquivadas na Seção de Operações junto com a pasta individual de instrução do Oficial Estagiário.

Florianópolis,

Cmt do GOA/CBMSC

ANEXO "M" - PAT GOA

GOA
SEÇÃO DE OPERAÇÕES E INSTRUÇÃO
FICHA DE AVALIAÇÃO
ESTÁGIO ECHO (50 HORAS COMO COMANDANTE)

I / D	ITEM	INSAT	ABAIXO	MÉDIA	ACIMA	INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES
	1- PLANEJAMENTO					INSTRUÇÃO COMPLETO INCOMPLETO SATISFATÓRIO INSATISFATÓRIO DIA NOITE VÔO EXTRA
	2- DESEMPENHO BÁSICO					
	3- PROCEDIMENTO DE VÔO					
	4- CIRCUITOS E REGRAS DE TRÁFEGO					
	5- GANCHO: CIRCUITO					
	6- : OPERAÇÃO					
	7- VÔO NOTURNO: CIRCUITO					
	8- : APROXIMAÇÃO					
	9- : POUSO					
	10- : DECOLAGEM					
	11- : TAXI					
	12- VÔO REG. MONTANHOSA: CIRCUITO					
	13-					
	14-					
	15- POUSO EM TERRENO ACIDENTADO					
	16- OPERAÇÃO C/ PUÇA: APROXIMAÇÃO					
	17- DESLOCAMENTO					
	18- ALIAMENTO					
	19- OPER. C/ BAMBY: ABASTECIMENTO					
	20- : CIRCUITO					
	21- : PRECISÃO					
	22- : POUSO					
	23- RAPEL: PAIRADO FES					
	24- : ESTABILIDADE					
	25- SLING : CIRCUITO					
	25- OPERAÇÃO					
	26- EMBARQUE. E DES A BAIXA ALTURA					
	27- MACA DE RIBANCEIRA					
	28- SAR					
	29- HELIPONTO ELEVADO					
	30- ÁREA RESTRITA					
	31- REAÇÃO AO VÔO					
	32- DISCIPLINA DE VÔO					
	33- ATITUDE MENTAL					
	34- OPERAÇÕES POLICIAIS					
	TOTAL NESTE VÔO					
	TOTAL ANTERIOR					
	TOTAL CUMULATIVO					

CARIMBO

CARIMBO

OBSERVAÇÕES NO VERSO

AERONAVE

UNIDADE

ASSINATURA INSTRUTOR

DATA

DURAÇÃO

INSTRUTOR (NOME / POSTO)

ALUNO

VÔO

ANEXO "N" - PAT GOA

GOA
VÔO INSATISFATÓRIO

"FICHA AMARELA"

RESUMO DA DIFICULDADE DO ALUNO

COMENTÁRIOS

DECISÃO

☐ Concedidos _____ vôos - extras (___ duplos, ___ solos)

☐ Concedido re. Cheque

☐ Reiniciar a instrução sem quaisquer outras medidas

☐ Caso a ser submetido ao Conselho de Vôo

Declaro que revi minha "Pasta Registro de vôos de Instrução" e tomei conhecimento DATA

assinatura do aluno

aluno

ANEXO "O" - PAT GOA

ESTADO DE SANTA CATARINA
CORPO DE BOMBEIROS MILITAR
G O A

NOTA DE INSTRUÇÃO Nº .../...

FASE DE REAQUECIMENTO OU REQUALIFICAÇÃO DE PILOTO AFASTADO DO VÔO

1.SITUACÃO: Os Pilotos afastados do vôo ou do GOA por motivo de férias, licenças, dispensas, outras funções no CBMSC, etc, necessitam realizar o seu reaquecimento ou requalificação, conforme o caso, para o seu retorno às atividades operacionais de vôo.

2.FINALIDADE: Realizar criteriosa instrução de vôo com Instrutores e Comandantes Operacionais de Helicóptero do GOA para propiciar um reaquecimento ou requalificação de Pilotos afastados.

4.CONDUTA DE ENSINO: A instrução será através do critério progressivo, obedecendo as normas de ensino previstas no Plano de Ascensão Técnica (PAT) do GOA.

.a. Corpo Docente - Oficiais Pilotos Instrutores e Comandantes Operacionais de Helicóptero do GOA.

Para cada vôo de instrução o Oficial Piloto estagiário receberá do Oficial Piloto instrutor o briefing referente ao que será ministrado e debriefing após o vôo para possíveis correções e orientações.

Observação: Todos os vôos serão precedidos de Briefing das manobras e a instrução encerrará com o correspondente Debriefing acompanhado pelo oficial piloto estagiário.

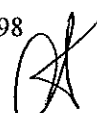
b. O estágios previsto de instrução dispõem-se na seguinte constituição:

1) Afastamento por até 35 (trinta e cinco) dias: serão realizadas as seguintes manobras e procedimentos:

- acionamento
- fonia
- taxi
- decolagem normal
- decolagem de grande ângulo
- pouso de grande ângulo
- parada rápida
- auto rotação de 90, 180 e 360 graus

2) Afastamento superior a 35 dias até 1 (um) ano: serão realizadas as seguintes manobras e procedimentos:

- os referidos no afastamento por até 35 dias, mais os seguintes:
- pouso corrido (sem toque dos esquis)



- perda do hidráulico
- perda do motor a baixa altura
- simulação da perda ou ruptura do rotor de cauda
- todas as manobras operativas previstas para a Fase DELTA e contidas na NI em anexo "J"

3) Afastamento superior a 1 (um) ano:

- 18. As manobras referidas ao afastamento de 35 dias a 01 ano, mais:
- 19.
- 20. - treinamento de emergência, se Piloto Comandante Operacional de Helicóptero
- 21. - treinamento na UTEPAS (Unidade de Treinamento de Escape de Pessoal em Aeronave Submersa)
- 22. - renovação do Certificado de Capacidade Física (CCF)
- renovação do Certificado de Habilitação Técnica (CHT)
- se Comandante Operacional de Helicóptero, participação da escala de voo na condição de Comandante de Operações Aéreas, por 15 (quinze) horas de voo, com o objetivo de adaptar-se a possíveis novas técnicas operacionais (*modus operandi*)
- se Comandante Operacional de Helicóptero, participação da escala de Comandante de Aeronave, devidamente acompanhado por outro Comandante Operacional de Helicóptero, por 15 (quinze) horas de voo
- ser submetido ao Conselho Operacional de Voo para avaliação dos treinamentos realizados.

5.AVALIAÇÃO: A avaliação do estagiário está prevista no Programa de Ascensão Técnica-PAT do GOA e no Regimento Interno-RIN do GOA e prevê as formas de avaliação dispostas a seguir:

a. Por fichas de avaliação e relatórios - O estagiário será avaliado pelos Oficiais Pilotos instrutores de voo do GOA através das fichas (Anexo "K" do PAT) que serão preenchidas no término de cada voo de instrução da Fase de Reaquecimento.

OBS 01: Caso o estagiário receba grau **INSATISFATÓRIO** em qualquer voo do estágio de Reaquecimento, ao mesmo será atribuída uma "ficha amarela" (Anexo "N" do PAT). Expedida a "ficha amarela" para o estagiário, dela poderá partir as seguintes providências a se decidir:

- Concessão de voos extras na condição de reforço;
- Concessão de recheque;
- Reinício da instrução sem qualquer outra medida;
- Ser submetido ao Conselho Operacional de Voo;
- Outras medidas a cargo do Comando do GOA.

OBS 02: O estagiário poderá receber por estágio no máximo 03 "fichas amarelas" . Na terceira o estagiário será submetido diretamente a Conselho Operacional de Voo.

b. Por constituição do Conselho de Voo - O Regimento Interno-RIN do GOA prevê a constituição do Conselho Operacional de Voo para analisar e avaliar os casos em que o estagiário não apresente grau de proficiência num determinado voo ou estágio, com a falta de aproveitamento constante na instrução. O referido Conselho também se reunirá nos casos em que houver por parte do estagiário comportamento lesivo à segurança de voo ou apresentar indisciplina de voo.

6.PRESCRIÇÕES DIVERSAS: As Fichas de Avaliação serão arquivadas na Seção de Operações junto com a pasta individual de instrução do oficial estagiário.



DESPACHO DECISÓRIO

SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA E DEFESA DO CIDADÃO - CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE SANTA CATARINA – DA - DIVISÃO DE RECURSOS HUMANOS. DESPACHO DECISÓRIO Nr 009/2009. Em 25 de março de 2009. PROCESSO: Parecer nº 015 -CVC. ASSUNTO: Pagamento de ajuda de custo. Cb BM QE RR Mtcl 913464-6 Edevaldo dos Santos Oliveira. 1. Processo originário de expediente, datado de 25 de março de 2009, da Divisão de Recursos Humanos, encaminhando requerimento, datado de 06 de fevereiro de 2009, por meio do qual o Cb BM QE RR Mtcl 913464-6 Edevaldo dos Santos Oliveira, solicita ao Comandante-Geral do Corpo de Bombeiros Militar o pagamento de ajuda de custo em virtude de sua transferência, no dia 29 de setembro de 2004, da cidade de Bombinhas – SC para Itapema – SC, por necessidade do serviço. 2. Considerando que, à vista dos elementos constantes do processo e dos argumentos apresentados pelo requerente, dou o seguinte DESPACHO: a. DEFIRO, de acordo com o despacho do Chefe da Divisão de Recursos Humanos, embasado no Parecer nº 015 – 2009 – CVC – DiRH. b. Publique-se o presente despacho no Boletim do Corpo de Bombeiros Militar, informe-se à DiRH e ao Bombeiro Militar para as providências que decorrem deste despacho, e arquive-se. Assina: Cel BM – ÁLVARO MAUS - Comandante-Geral do Corpo de Bombeiros Militar.

4ª PARTE – JUSTIÇA E DISCIPLINA

I – JUSTIÇA

SINDICÂNCIA

A Portaria Nr 45 de 16 de março de 2009, passa a vigorar com a seguinte redação:

SECRETARIA DE SEGURANÇA PÚBLICA E DEFESA DO CIDADÃO. CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE SANTA CATARINA. GABINETE DO COMANDO GERAL

PORTARIA Nº 045, DE 16 DE MARÇO DE 2009

O COMANDANTE GERAL DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR DE SANTA CATARINA, no uso de suas atribuições legais, RESOLVE: Art. 1º. INSTAURAR a Sindicância nº 003/CBMSC/2009 a fim de apurar a veracidade dos fatos narrados em denúncia anônima onde se relata a prática de maus-tratos em instrução no Curso de Formação de Soldados/2009, assim como cerceamento na liberdade de ir e vir dos respectivos alunos. Art. 2º DESIGNAR o Ten Cel BM Mtcl. 910166-7 Pedro Antônio da Silveira para presidir a Sindicância, delegando-lhe os poderes administrativos que me competem para os fins de coletar informações e praticar todos demais atos investigatórios que julgar necessários para o

deslinde da questão. Art. 3º CONCEDER o prazo de trinta (30) dias, a contar da publicação desta em BCG, para a conclusão dos trabalhos. Assina: ÁLVARO MAUS - Cel BM Comandante Geral do CBMSC.

Observação: Torno sem efeito a Portaria anterior Nr 045, de 16 de março de 2009, publicada no BCBM Nr 12 de 23 Mar 09. Assina: ÁLVARO MAUS - Cel BM Comandante Geral do CBMSC.

ASSINA:


Cel BM - ALVARO MAUS
Comandante-Geral do Corpo de Bombeiros Militar
do Estado de Santa Catarina

CONFERE:

JOSÉ CORDEIRO NETO – Cel BM
Subcomandante-Geral do Corpo de Bombeiros Militar
do Estado de Santa Catarina