

A fim de auxiliar o estudo e preparo para o cheque de INVA no Aeroclube de Brasília, elaboramos a seguinte lista de recomendações:

Leia na íntegra os itens contidos nas **Fichas de Avaliação de Pilotos - FAP 01 e FAP 04**, que trazem os fundamentos sobre os quais você será avaliado. Estas e outras FAP podem ser baixadas do site da ANAC em <http://www2.anac.gov.br/habilitacao/fap.asp>

NOTA: Nem todos os itens da FAP poderão ser cobrados em vôo, mas poderá ser solicitada a teoria sobre os mesmos de acordo com o tipo de equipamento e cheque a ser realizado.

1- Recomendações sobre conhecimentos específicos de INVA:

- Ler todo o item 3.4 ALGUNS PRINCÍPIOS BÁSICOS SOBRE AVALIAÇÃO da **IAC 061-**

1003 (http://www.anac.gov.br/biblioteca/iac/IAC061_1003.pdf). Ler também os seguintes capítulos do **Manual de Piloto privado MCA58-3**: (<http://www.anac.gov.br/arquivos/pdf/MCA58-3.pdf>)

8.14.2 - BRIEFING E DEBRIEFING

8.20 - O INSTRUTOR DE VÔO

9.1.2.2 - Detalhamento da avaliação do piloto-aluno na prática de vôo

9.1.2.2.1 - Níveis de aprendizagem

9.1.2.2.3 - Preenchimento das fichas de avaliação do piloto-aluno na prática de vôo

- O candidato a INVA deve trazer preenchida uma ficha de um aluno fictício na Missão PS-11 da Fase I- Pré-Solo do Curso de PP; considerar um aluno mediano, com deficiente em dois tipos de exercícios, grau final do vôo: 2. Aplicar os níveis de aprendizagem para determinar os graus (veja aqui uma ajuda sobre isto). Será verificada a capacidade do candidato em aplicar os conceitos de avaliação em ficha e descrição da avaliação de forma coerente com os

níveis de aprendizagem e graus.

- O candidato ocupará o assento direito/traseiro e o INSPAC/Examinador o esquerdo/dianteiro; o mesmo explicará alguns exercícios típicos de pré-solo no *briefing* em solo; em vôo os demonstrará; após o Examinador/INSPAC executará os mesmos simulando um aluno, e o candidato intervirá verbal e manualmente (de acordo com o erro e nível de dificuldade), e ao final das manobras comentará os erros simulados.

1- Recomendamos levar pronto para o Briefing:

1a- Documentos pessoais (CHT);

1b- Pasta de Documentos Obrigatórios da Aeronave;

1c- Checklist Normal e de Emergência (Emergency/Abnormal) originais do fabricante;

1d- Manual da Aeronave (Pilot Operation Handbook – POH);

1e- Cálculo de Peso e Balanceamento;

1f- ROTAER;

1g- Consulta Meteorológica;

1h- Cartas necessárias ao vôo (WAC, VAC, Corredores Visuais, etc); esteja pronto para realizar um briefing completo sobre elas;

1i- Cálculo da Distância de Decolagem (Takeoff Distance) e Pouso (Landing Distance) baseados nos pesos planejados e temperaturas estimadas (eventualmente poderão ser aceitas as temperaturas antecipadas pelos TAF/METAR); Dê uma olhada também em TODA, TORA, LDA e ASDA.

1j- Plano de Vôo ou Notificação preenchida (ou cópia). Na dúvida consulte o Manual do Comando da Aeronáutica MCA 100-11 (Em vigor

desde 15 de Novembro de 2012) ([aqui](#)), que trata do Preenchimento dos Formulários de Plano de Voo.

2- Recomendações sobre revisão do Manual da Aeronave e Checklist:

2a- O Inspetor/Examinador poderá solicitar no briefing que sejam respondidas questões sobre o Manual de Vôo; em especial sugerimos a revisão das seções de DEFINIÇÕES/LIMITES/ EMERGÊNCIAS/ PERFORMANCE de seu manual.

Dica: para o Cheque em Monomotor, recomendamos que sejam estudadas as Definições e os valores, pelo menos, das seguintes velocidades críticas: Melhor Ângulo de Subida (Vx), Melhor Razão de Subida (Vy), VNE, VNO, Velocidade de Manobra - VA, Velocidades e técnicas recomendadas para falha do motor / melhor planeio / aterragem forçada.

2b- Checklist: revisar a forma de consulta e localização das emergências em seu *checklist*; revisar os procedimentos e as velocidades principais requeridas em emergências. Dar ênfase ao estudo das emergências na decolagem, falha do motor e fogo e aterragem forçada, cujos itens de memória e leitura do checklist serão cobrados em vôo.

3- Conhecimentos da Sala AIS:

Esteja pronto para antecipar o material e apresentar um *briefing* ao Inspetor/Examinador sobre:

3.1- Carta SigWX GND/FL250; Carta de Vento do FL a ser voado, TAF, METAR e SPECI (quando for o caso).

Dica: o site www.redemet.aer.mil.br traz uma explicação para decodificação dos boletins meteorológicos.

3.2- NOTAM da rota.

Dica: sugere-se que se imprima os NOTAM e se decodifique todos os códigos antes do briefing, utilizando-se a nomenclatura do ROTAER; Pode-se imprimir os NOTAM para estudo na véspera e se comparar com eventuais atualizações no dia; o site www.aisweb.aer.mil.br traz todas as informações necessárias.

3.3- ROTAER: esteja preparado para eventualmente realizar um briefing sobre características de uma determinada Terminal, Aeródromo ou outras informações necessárias.