



## **ATENÇÃO**

**O documento a seguir é de propriedade da WE Fly Serviços Aéreos Especializados Ltda.**

**É PROIBIDA a cópia integral, cópia de qualquer parte, ou a utilização desse documento sem prévia autorização.**

**Atenciosamente,**

**Gerência de Segurança Operacional WE Fly.**

**[gso@manutencaows.com](mailto:gso@manutencaows.com)**

**WE FLY SERVIÇOS  
AÉREOS ESPECIALIZADOS  
LTDA**

**Manual Geral  
de Operações  
MGO**



**Revisão 01  
19/10/2022**

**INTENCIONALMENTE EM BRANCO**

## SUMÁRIO

SUMÁRIO .....	3
TERMO DE APROVAÇÃO MGO .....	5
CONTROLE DE REVISÕES .....	7
DISTRIBUIÇÃO .....	7
1. IDENTIFICAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO .....	8
2. DESCRIÇÃO DO AMBIENTE OPERACIONAL .....	11
2.1 O AMBIENTE OPERACIONAL.....	11
2.2 INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS.....	11
2.3 PROCEDIMENTOS QUE DEFINEM AS DIRETRIZES PARA OPERAÇÃO .....	11
2.4 LISTA DE ABREVIATURAS E DEFINIÇÕES.....	12
2.5 OBJETIVO DO MGO .....	13
2.6 PESSOAL, ATRIBUIÇÕES E RESPONSABILIDADES.....	14
2.6.1 Regras de conduta e comportamentos inaceitáveis passíveis de punição .14	
2.6.2 Critérios para Contratação de Tripulantes .....	15
2.6.3 Critérios para Tripulantes da WE Fly (Qualificação de Pilotos. Documentos Requeridos).....	15
2.6.4 PILOTOS.....	16
2.6.5 Responsabilidades dos Pilotos (comandante) .....	16
2.6.6 Responsabilidades dos Pilotos (co-piloto) .....	21
2.7 Deveres dos Tripulantes da WE Fly .....	24
2.7.1 GESTORA RESPONSÁVEL.....	25
2.7.2 GERENTE DE SEGURANÇA OPERACIONAL .....	27
2.7.3 DIRETOR DE OPERAÇÕES .....	28
2.7.4 DEMAIS FUNÇÕES .....	30
2.7.5 PESSOAL AUTORIZADO A REPRESENTAR A EMPRESA JUNTO À ANAC.....	30
2.8 CAPACITAÇÃO DOS PILOTOS .....	30
2.9 DOCUMENTAÇÃO.....	31
2.9.1 Aeronave. Documentos requeridos.....	32
2.9.2 ARQUIVAMENTO.....	32
3. PROCEDIMENTOS PADRONIZADOS PARA A REALIZAÇÃO DO VOO PANORÂMICO .....	34
3.1. Identificação e registro dos ocupantes da aeronave .....	35

3.2.	Prestação de informações e orientações aos ocupantes da aeronave .....	36
3.3.	Despacho da aeronave .....	36
3.4.	Procedimentos para acesso à área operacional e embarque na aeronave.....	38
3.4.1.	Briefing de Segurança .....	38
3.5.	Rotas, manobras e atitudes de voo aceitáveis.....	39

**ANEXO A - Programa de Treinamento de Operações (PTO)**

## **TERMO DE APROVAÇÃO MGO**

Eu, VIVIANE FABÍOLA CARNEIRO BARBOSA, na qualidade de Gestora Responsável da We Fly Serviços Aéreos Especializados LTDA, doravante denominada apenas WE FLY, aprovo o presente Manual de Geral de Operações (MGO), desenvolvido para atender aos requisitos estabelecidos no item 136.23 do RBAC 136.

A validade deste MGO é indeterminada a partir desta aprovação. As revisões serão encaminhadas à ANAC em, no mínimo, 10 (dez) dias corridos antes da data prevista para sua entrada em vigor. Caso hajam emendas requeridas pela ANAC, a WE Fly irá incorporar ao MGO todas as emendas dentro do prazo estabelecido por ela na notificação correspondente.

---

Viviane Fabíola Carneiro Barbosa  
Gestora Responsável



**INTENCIONALMENTE EM BRANCO**

## CONTROLE DE REVISÕES

O registro de revisões descrito abaixo identifica as revisões desse Manual.

A WE Fly, garante por meio de sua Gestora Responsável que o presente MGO será revisado sempre que constatada necessidade, seja por meio de atualizações da legislação e dos requisitos, seja por adequação dos procedimentos nele descritos ou a critério da Gestora Responsável, a fim de que as informações nele presentes reflitam a realidade do que é praticado na empresa.

**NOTA:** Mantenha-o sempre atualizado. Havendo perda do mesmo, informe imediatamente a Gestora Responsável, visando à sua reposição.

REVISÃO	DATA	DATA DE INSERÇÃO	RESPONSÁVEL
Original	17/12/2021	17/12/2021	Julio Cesar Laska
01	19/10/2022	19/10/2022	Julio Cesar Laska

## DISTRIBUIÇÃO

A lista de distribuição abaixo indica os detentores do manual que obrigatoriamente recebem uma cópia. A distribuição é feita por meio eletrônico através do envio do manual aos respectivos detentores por e-mail, disponibilização de cópia pela rede de dados da empresa, pendrive ou site. O detentor que receber sua cópia irá armazená-la digitalmente até que outra revisão do manual venha a substituir a cópia recebida.

Número do Manual	Detentor
01	Gestora Responsável
02	Gerência de Segurança Operacional
03	Diretor de Operações
04	Pilotos

**Nota:** além da lista de distribuição e do processo mencionado acima, qualquer colaborador da empresa tem acesso ao MGO através da rede de dados da empresa e através do site da empresa. Sempre que julgar necessário, qualquer colaborador pode ter acesso a uma cópia da última revisão do MGO solicitando a Gestora Responsável. Todas as alterações realizadas no MGO serão informadas e orientadas a todo pessoal pela Gestora Responsável quando na conclusão da revisão e na distribuição.



**INTENCIONALMENTE EM BRANCO**

## 1. IDENTIFICAÇÃO DA ORGANIZAÇÃO

### NOME

We Fly Serviços Aéreos Especializados LTDA

### SEDE ADMINISTRATIVA

Aeroporto Afonso Pena – Hangar WS  
Av. Rocha Pombo, S/N  
Águas Belas - CEP: 83010-620  
São José dos Pinhais / PR  
Brasil

### BASES OPERACIONAIS

Aeroporto Aldeia da Serra -Hangar 37  
Rodovia BR 376 KM 545 Sul  
Colônia Witmarsum - CEP: 84130-000  
Palmeira - PR  
Brasil

Aeródromo Max Fontoura - Hangar WS Aircraft Museum  
Rua Paulo Abdala, 650  
Salgadinho - CEP: 83606-480  
Campo Largo - PR  
Brasil

### INFORMAÇÕES GERAIS

CNPJ: 35.816.581/0001-19

### GESTORA RESPONSÁVEL

NOME: Viviane **Fabiola** Carneiro Barbosa  
CPF: (Omitido)  
TEL: (Omitido) / CELULAR: (Omitido)  
E-mail: [diretoria@manutencaows.com](mailto:diretoria@manutencaows.com)

### GERENTE DE SEGURANÇA OPERACIONAL

NOME: **Julio** Cesar Laska dos Santos Filho  
CPF: (Omitido)  
TEL: (41) 3147-8213 / CELULAR: (41) 99864-7279  
E-mail: [julio.laska@manutencaows.com](mailto:julio.laska@manutencaows.com)

### DIRETOR DE OPERAÇÕES

NOME: Aristides Pedro Correa Athayde Junior  
CPF: (Omitido)  
TEL: (Omitido)  
E-mail: (Omitido)

**INTENCIONALMENTE EM BRANCO**

## **2. DESCRIÇÃO DO AMBIENTE OPERACIONAL**

### **2.1 O AMBIENTE OPERACIONAL**

O ambiente operacional em que a WE FLY Serviços Aéreos Especializados LTDA está inserida é de serviço aéreo especializado público, realizando voos na modalidade de voo panorâmico (SAE-panorâmico), sendo esse um serviço aéreo remunerado, que tem como objetivo proporcionar passeio aéreo turístico ao público em geral, realizado em equipamentos devidamente certificados e por pessoal habilitado, sendo realizado obrigatoriamente com decolagem e pouso no mesmo ponto, sem pouso em pontos intermediários, conforme definido na Resolução nº 377, de 15 de março de 2016 da ANAC. Nossa empresa atende os requisitos do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) 136 e se limitará a executar serviços e operações que constem em seu certificado de operador aéreo (COA) e suas respectivas especificações operativas (EO), emitidos pela ANAC.

A WE FLY possui instalações, equipamentos e pessoais necessários à execução das operações a ela autorizadas. Sua estrutura organizacional é descrita no Capítulo 1 deste manual, sendo compatível com as demandas para uma empresa desta escalabilidade.

### **2.2 INSTALAÇÕES E EQUIPAMENTOS**

A WE FLY possui atualmente as seguintes instalações:

- 1 Hangar medindo 15mx20m totalizando 300m<sup>2</sup> no aeródromo SJOY
- 2 Hangares medindo 25mx30m totalizando 1500m<sup>2</sup> no aeródromo SSCF;
- Estruturas administrativas.

A WE FLY possui atualmente os seguintes equipamentos:

- 01 Aeronave Modelo AT-6D autorizada a realizar voos VFR Diurno com capacidade para 1 passageiro e peso máximo de decolagem de 2.404Kg.

### **2.3 PROCEDIMENTOS QUE DEFINEM AS DIRETRIZES PARA OPERAÇÃO**

A WE FLY tem o compromisso de atender a todas as exigências da agência reguladora, normas aplicáveis e padrões operacionais definidos pela própria empresa.

Os recursos são disponibilizados na medida da necessidade visando uma operação segura e eficiente. Também são alocados recursos para atender à correção de atividades onde são identificados perigos e também para corrigir as não conformidades identificadas.

Os funcionários serão treinados dentro das normas para atender aos requisitos de qualidade e segurança das operações.

As empresas contratadas para prestarem serviços de apoio às atividades da WE FLY serão supervisionadas pela Gerência de Segurança Operacional ou pela Diretoria de Operações, a fim de que seja mantida a qualidade e a segurança das atividades a eles confiadas, as quais sempre são de responsabilidade da empresa primariamente certificada pela Autoridade de Aviação Civil.

As empresas contratadas devem manter o controle de todos os documentos e evidências correspondentes à conformidade das suas atividades, devendo manter a WE

FLY informada sobre o seu status e de seus funcionários, a fim de que sejam apresentados à Autoridade de Aviação Civil, quando apropriado.

## 2.4 LISTA DE ABREVIATURAS E DEFINIÇÕES

- **ANAC** – Agência Nacional de Aviação Civil.
- **ATC** – Órgão de Controle de Tráfego Aéreo
- **CBAer** – Código Brasileiro de Aeronáutica
- **CMA** – Certificado Médico Aeronáutico
- **COA** – Certificado de Operador Aéreo
- **DECEA** – Departamento de Controle do Espaço Aéreo
- **EO** – Especificações Operativas
- **GSO** – Gerente de Segurança Operacional
- **ICAO** – International Civil Aviation Organization
- **IFR** – Instrument Flight Rules (Regras de Voo por Instrumentos)
- **MGO** – Manual Geral de Operações
- **MGSO** – Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional
- **PF** – Pilot Flying
- **PM** – Pilot Monitoring
- **PTO** – Programa de Treinamento de Operações
- **QRH** – Quick Reference Handbook
- **RBAC** – Regulamento Brasileiro de Aviação Civil
- **VFR** – Visual Flight Rules (Regras de Voo Visual)
- **Base Operacional** - significa o(s) local(is) onde a organização desenvolve o voo panorâmico;
- **Certificação** - significa processo de reconhecimento pela ANAC de que a organização avaliada tem capacidade para exercer a atividade de SAE-panorâmico;
- **Comandante** – também chamado de piloto em comando, é membro da tripulação, designado pelo proprietário ou explorador e que será seu preposto durante a viagem. O Comandante é responsável pela operação e segurança da aeronave.
- **Copiloto** - piloto que auxilia o comandante na operação da aeronave.
- **Distância em regime autorrotacional** - significa a distância horizontal que uma aeronave

- de asas rotativas pode percorrer no regime autorrotacional previsto pelo fabricante no manual de voo aprovado;
- **Distância de planeio** - significa a distância horizontal de uma aeronave de asa fixa pode
- percorrer com o(s) motor(es) desligado(s), conforme descrito pelo fabricante no manual de voo aprovado;
- **Linha costeira** - significa a área da terra adjacente à água de um oceano, mar, lago, lagoa, rio ou bacia de maré que está acima da marca d'água máxima na qual uma aeronave de rotor poderia ser desembarcada com segurança. Isso não inclui áreas de terra inadequadas para aterrissagem, como falésias verticais ou terras intermitentemente sob a água;
- **Piloto** - pessoa responsável pela operação e segurança da aeronave durante o tempo em que ela se encontra no ar.
- **Sede do detentor de certificado** - significa o local principal onde a organização mantém a sua administração; e
- **Serviço aéreo especializado público na modalidade de voo panorâmico (SAEpanorâmico)** - significa o serviço aéreo remunerado, que tenha como objetivo proporcionar passeio aéreo turístico ao público em geral, realizado em equipamentos devidamente certificados e por pessoal habilitado, devendo ser realizado obrigatoriamente com decolagem e pouso no mesmo ponto, sem pouso em pontos intermediários, conforme definido na Resolução nº 377, de 15 de março de 2016.
- **Tripulante** - aeronauta no exercício de função específica a bordo de aeronave, de acordo com as prerrogativas da licença de que é titular. São tripulantes: piloto (comandante, copiloto), mecânico de voo, navegador, radiooperador de voo e comissário.

## 2.5 OBJETIVO DO MGO

Este Manual Geral de Operações (MGO) foi elaborado com a finalidade de estabelecer e divulgar os procedimentos necessários para que todo pessoal desempenhe adequadamente suas funções, a fim de cumprir os requisitos previstos no RBAC 136.

A WE Fly compromete-se em garantir que toda pessoa que trabalhar como tripulante ou em qualquer outro cargo/função na área operacional de voo, no exercício de sua função, deverá obedecer ao prescrito neste Manual Geral de Operações (MGO), em conjunto com os regulamentos, com as normas e com a legislação vigente, de modo a atender aos requisitos para uma operação segura, requeridos pela WE Fly e pelas autoridades competentes.

## **2.6 PESSOAL, ATRIBUIÇÕES E RESPONSABILIDADES**

Todos os membros da organização são individualmente responsáveis por seus atos. As atribuições podem ser delegadas por escrito a outras pessoas, porém as responsabilidades sempre serão mantidas.

Apesar de todos serem imputáveis por suas próprias ações, gestores, diretores, gerentes e supervisores são imputáveis pelo desempenho de todo o grupo subordinado a eles. A imputabilidade é uma via de mão-dupla. Gestores também são imputáveis por assegurar que seus subordinados possuam os recursos, treinamento e experiência necessários para o desempenho seguro de suas atribuições, por isso a WE Fly conta com pessoas qualificadas e se compromete a prover os recursos necessários a desempenho seguro de suas atividades.

A WE Fly garante que todas as pessoas que exerçam os cargos e funções requeridos pelo parágrafo (b) do item 136.37 do RBAC 136 são e irão permanecer qualificadas para exercer suas respectivas funções.

Na WE Fly, conforme estabelece o RBAC 136, é vedado o acúmulo do cargo de gestor responsável com o de gerente de segurança operacional, e vice-versa.

A WE Fly não irá designar para as funções previstas no parágrafo (b) do item 136.37 do RBAC 136 (Gestor Responsável e Gerente de Segurança Operacional) uma pessoa que possua comprovado histórico de conduta ou desempenho inadequado.

Para fins do disposto no parágrafo anterior, são consideradas pessoas com histórico de conduta ou desempenho inadequados:

Uma pessoa que, há menos de 5 (cinco) anos contados da data de sua designação, tenha ocupado uma posição de gestão requerida pela ANAC para um provedor de serviços de aviação civil, e mediante constatação de irregularidade na área sob responsabilidade dessa pessoa, o provedor de serviço de aviação civil tenha sido objeto de:

- (i) suspensão ou restrição das operações por mais de 90 dias pela ANAC; ou
- (ii) revogação ou cassação de certificados ou autorizações; ou

(2) uma pessoa que, há menos de cinco anos contados da data de sua designação, tenha sofrido sanção administrativa em virtude de infração capitulada no art. 299, incisos I, V, VI ou VII, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986, ainda que naquelas ocasiões não ocupasse uma posição de gestão requerida pela ANAC para um provedor de serviços da aviação civil.

### **2.6.1 Regras de conduta e comportamentos inaceitáveis passíveis de punição**

Todos os colaboradores da empresa devem cumprir os procedimentos, regras e responsabilidades descritas nos manuais da empresa, também as regras instruídas através de treinamentos, boletins e informativos da empresa.

Os erros cometidos são garantidos pela cultura justa e não-punitiva, cultura essa promovida aos colaboradores e estabelecida no MGO, onde os erros são aceitáveis e utilizados para prevenção de acidentes. Esta cultura envolve todas as atividades do gerenciamento da segurança operacional da WE Fly.

Descumprimento intencional de procedimentos, regras e responsabilidades descritas nos manuais da empresa, de regras instruídas através de treinamentos, boletins e informativos da empresa são consideradas violações, quando o colaborador tem o conhecimento do procedimento correto e se desvia intencionalmente, ou seja, quando há a intenção de realizar tal comportamento. Comportamentos que violem normas internas, regulamentos e demais legislações são inaceitáveis na WE Fly. As violações são analisadas caso a caso especificamente pela Gestora Responsável, sendo aplicadas ações punitivas quando julgadas necessárias, de acordo com cada violação cometida e histórico do colaborador. As ações punitivas serão determinadas pela Gestora Responsável após avaliação da violação. Essas ações podem incluir advertências verbais e escritas, o afastamento temporário das atividades e até mesmo o desligamento do colaborador.

### **2.6.2 Critérios para Contratação de Tripulantes**

A WE Fly contratará tripulantes técnicos de acordo com a necessidade da empresa e de acordo com os critérios estabelecidos pelo Diretor de Operações, entretanto, devem possuir no mínimo as licenças emitidas pela ANAC adequadas à função, segundo RBAC 91 RBAC 136 e Certificado Médico Aeronáutico válido.

Todo tripulante aprovado pelo Diretor de Operações no processo seletivo deverá passar pelos procedimentos internos do setor de RH (Recursos Humanos) da WE Fly para contratação, e, somente após possuir um vínculo empregatício vigente, iniciará o processo previsto no Anexo A - Programa de Treinamento de Operações (PTO). Este somente poderá assumir função a bordo de aeronaves da empresa caso complete o PTO previsto para a função satisfatoriamente.

### **2.6.3 Critérios para Tripulantes da WE Fly (Qualificação de Pilotos. Documentos Requeridos)**

Nenhum piloto poderá atuar como comandante ou copiloto em uma aeronave operada pela WE Fly, a menos que possua Licença de Piloto Comercial (PC), Certificado de Habilitação Técnica para o tipo de avião (se requerido), qualificação VFR e Certificado Médico Aeronáutico (CMA) de 1º classe, além de ter cumprido o treinamento previsto para sua função conforme o Anexo A - Programa de Treinamento de Operações (PTO). Todas as licenças e habilitações devem estar válidas para que o piloto possa operar.

Os voos operados pela WE Fly ocorrerão somente se:

- A tripulação do voo estiver em conformidade com a tripulação mínima da aeronave, conforme estabelecida no seu certificado de aeronavegabilidade;

- Houver um piloto para atuar como piloto em comando designado pela WE Fly; e
- A operação for conduzida por tripulantes adequadamente licenciados / certificados e habilitados para a aeronave segundo o RBAC nº 61 ou RBAC que vier a substituí-lo, para a função que exercem a bordo, com experiência recente, e detentores de certificados médicos aeronáuticos (CMA) válidos, emitidos em conformidade com o RBAC nº 67.

#### **2.6.4 PILOTOS**

Os pilotos da WE Fly tem como responsabilidade trabalhar para desempenhar suas atividades conforme estabelecido nos manuais da empresa e para manter o mais elevado nível de segurança operacional, e dessa forma possuem as seguintes responsabilidades:

- a) Aplicar as normas e procedimentos previstos no Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO) da empresa e nos demais manuais que sejam aplicáveis na sua área de atuação;
- b) Levar ao conhecimento do Gerente de Segurança Operacional situações ou ocorrências em assuntos de Segurança Operacional relacionados à sua área;
- c) Participar de cursos, palestras e atividades relacionadas à Segurança Operacional, sempre que for possível; e
- d) Conduzir suas atividades de maneira segura, conforme treinamentos, manuais e procedimentos previstos nos manuais da empresa.

#### **2.6.5 Responsabilidades dos Pilotos (comandante)**

1. O piloto será o preposto da empresa e atua em nome dela perante os demais membros da tripulação e os demais órgãos públicos e privados ao longo de um voo;
2. Durante todo o tempo de voo, o piloto de um avião da WE Fly será o responsável pela segurança dos tripulantes, da carga, do acompanhante do voo, dos passageiros e do avião.
3. A autoridade do Comandante lhe será conferida nos termos no Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer) e da Regulamentação Profissional, observados, ainda, os preceitos estabelecidos neste Manual. Essa autoridade do comandante inicia-se no momento em que ele apresenta-se para o voo, e encerra-se 30 minutos após o corte dos motores (término de jornada);
4. Cada Comandante da WE Fly tem total controle e autoridade sobre a operação do avião, sem limitações, assim como sobre os demais tripulantes e suas obrigações em voo.
5. Sempre, o Piloto em Comando será solidariamente responsável pela iniciação, continuação, desvios para alternativas e terminação de cada voo da WE Fly, tudo de acordo com o RBAC 91 e com as especificações operativas da empresa. O Comandante poderá delegar as tarefas de iniciação, continuação,

desvios para alternativas e termino de cada voo, mas não pode delegar sua responsabilidade sobre essas tarefas.

6. A liberação de um voo da Empresa será, normalmente, realizada pelo comandante ou por uma empresa contratada para a prestação desse serviço.
7. O Comandante será o responsável pelo planejamento e operação do voo, em conformidade com os RBAC 91 e 136, com regras de tráfego aéreo contidas na ICA-100-12 - Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo, as informações contidas nas publicações de informações aeronáuticas (AIP BRASIL, ROTAER, Suplemento AIP e NOTAM), com este Manual e com os Manuais de Voo e de Operações do fabricante da aeronave;
8. O Comandante terá total autoridade para não embarcar qualquer pessoa que possa colocar ou que já esteja colocando em risco a operação da aeronave da WE Fly;
9. Nenhum Comandante da WE Fly poderá decolar com uma aeronave da empresa que tenha instrumentos ou equipamentos inoperantes instalados, a menos que sejam atendidas as seguintes condições:
  - a) Exista uma Lista de Equipamentos Mínimos (MEL) aprovada para o avião; e
  - b) A ANAC tenha autorizado operações de acordo com a MEL aprovada e a tripulação técnica escalada para o voo tome conhecimento, antes do voo, das informações e instruções contidas na MEL. Uma MEL aprovada pela ANAC constitui uma modificação ao projeto do avião que não requer homologação suplementar do tipo.
10. O Comandante não deverá permitir qualquer atividade durante uma fase crítica do voo, a qual possa desviar a atenção de um tripulante da execução de suas obrigações ou que possa interferir, de alguma maneira, com a execução apropriada dessas obrigações. Atividades tais como: alimentar-se, conversar, fazer contatos não essenciais pelo sistema de interfone ou ler publicações não relacionadas com a condução segura do voo não são atividades requeridas para a operação segura da aeronave.
11. O Comandante de um avião da WE Fly deverá assegurar-se, em cada voo, que possui a bordo as publicações aeronáuticas apropriadas, contendo adequadas informações concernentes a auxílios de navegação, procedimentos de aproximação e saída e demais informações aeronáuticas referentes à rota a ser voada e aos aeródromos a serem utilizados.
  - a) Antes de iniciar um voo, o Comandante de um avião da WE Fly deve obter todas as informações disponíveis sobre condições de aeródromos e sobre irregularidades de facilidades de

comunicações e de navegação que possam afetar a segurança operacional.

- 12.** O Comandante não poderá permitir que alguém manipule os controles da aeronave, durante o voo, e nenhuma pessoa poderá manipular os controles da aeronave, em voo, a menos que essa pessoa seja:
  - a)** Um piloto qualificado, empregado da WE Fly;
  - b)** Um INSPAC qualificado, autorizado pelo piloto em comando e pela empresa, executando verificação de operação em voo; ou
  - c)** Um piloto de outro detentor de certificado, autorizado pelo piloto em comando e pelo detentor de certificado operador da aeronave, e qualificado no avião.
- 13.** Em uma situação de emergência, que requeira decisão e ações imediatas, o comandante deverá agir como ele julgar necessário, face às circunstâncias. Em tais casos, no interesse da segurança, ele poderá desviar-se de procedimentos operacionais estabelecidos, de mínimos meteorológicos aplicáveis e das normas deste Manual tanto quanto necessário.
- 14.** Sempre que for declarada uma emergência envolvendo uma aeronave da WE Fly, o comandante, quando for possível, deverá manter os órgãos de Controle de Tráfego Aéreo envolvidos plenamente informados do progresso do voo. Se o Comandante declarou a emergência, ele deverá comunicar o Gerente de Segurança Operacional sobre o ocorrido e enviar um relatório escrito à ANAC, relatando os fatos e os desvios ocorridos. O relatório deverá ser enviado até 10 dias após a emergência e o comandante deve fazê-lo dentro de 10 dias após o voo ter sido completado.
- 15.** Sempre que, durante o voo, forem encontradas condições atmosféricas potencialmente perigosas ou irregularidades em facilidades de comunicações ou de navegação, cuja divulgação o comandante julgue essencial para a segurança de voo, ele deverá passar tais informações para uma apropriada estação de solo tão cedo quanto possível.
- 16.** Durante o voo, o comandante deverá procurar obter informações adicionais disponíveis sobre as condições atmosféricas e sobre as irregularidades de facilidades e de serviços que possam interferir na segurança de voo.
  - a)** Natureza do defeito e as possíveis dificuldades que possam ocorrer se o voo for continuado;
  - b)** A altitude do voo, o peso e o combustível utilizável ao ocorrer a parada do motor;
  - c)** As condições atmosféricas da rota e dos aeródromos de pouso possível;
  - d)** A intensidade do tráfego aéreo;
  - e)** O tipo de terreno sob a rota; e

- f) A familiarização do comandante com os aeródromos possíveis de serem usados.
- 17.** O comandante de um voo da WE Fly deverá informar cada parada de motor em voo à apropriada estação rádio de solo, tão cedo quanto praticável, e deverá manter tal estação plenamente informada do progresso do voo.
- 18.** Sempre que o comandante pousar em um aeródromo outro que não o aeródromo adequado mais próximo, no caso de falha ou corte do motor, deverá, tão logo regressar à base, preparar um relatório à Diretoria de Operações e ao Gerente de Segurança Operacional, o qual será enviado à ANAC no prazo máximo de 10 dias após o seu retorno.
- 19.** Nenhum comandante da WE Fly poderá permitir o prosseguimento de um voo da empresa se, no seu julgamento, o voo não puder ser prosseguido com segurança.
- 20.** Se algum instrumento ou item de equipamento tornar-se inoperante em rota, o comandante deverá:
- a) Avaliar as condições de aeronavegabilidade e de segurança da aeronave e decidir entre prosseguir o voo até o aeródromo de destino ou efetuar um pouso em um aeródromo de alternativa para a rota;
  - b) Não prosseguir para o aeródromo de destino se, no seu julgamento, o voo não puder ser feito com segurança. Entretanto, se o comandante verificar que não existe procedimento seguro, o prosseguimento do voo deverá ser considerado como emergência, devendo ser tratado como previsto nos Procedimentos de Emergência aplicáveis dos manuais da aeronave ou da empresa;
  - c) Os comandantes da WE Fly deverão, também, observar o cumprimento do que estiver preconizado pela ICA 100-12 (DECEA) – Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo, naquilo que for aplicável a “EMERGÊNCIAS DE TRÁFEGO AÉREO”;
  - d) Em situações anormais e de emergência, em voo, observar o preconizado nos manuais do fabricante da aeronave, naquilo que for aplicável:
    - 1. Seguir os Procedimentos Normais de Voo estabelecidos no Operations Manual do fabricante da aeronave;
    - 2. Seguir os Procedimentos Suplementares de Voo estabelecidos no Operations Manual do fabricante da aeronave.
    - 3. Seguir os Procedimentos Anormais de Voo estabelecidos no Operations Manual do fabricante da aeronave;



25. O comandante de um avião da WE Fly será o responsável pelo correto preenchimento dos documentos de bordo da aeronave de acordo com as normas e procedimentos vigentes na empresa;
26. Zelar pela segurança e integridade física dos demais tripulantes, dos passageiros, do pessoal de apoio de solo à aeronave e dos equipamentos postos sob sua responsabilidade;
27. Conhecer, antes de cada voo, os boletins meteorológicos, as informações aeronáuticas dos aeródromos de partida, de destino e de alternativas e as informações contidas no Manifesto de Peso e Balanceamento da Aeronave.
28. Os comandantes da WE Fly, assim como todos os demais tripulantes da empresa, deverão exercer suas funções de acordo com o que estabelece a Lei de Regulamentação Profissional e o Código Brasileiro de Aeronáutica;
29. Cumprir as normas e os procedimentos previstos neste MGO e no MGSO da WE Fly;
30. Participar, quando convocado, das Reuniões, treinamentos e outras atividades de Segurança Operacional;
31. Ocorrendo um acidente com uma aeronave da WE Fly, o comandante ou outro Tripulante (se aplicável), determinado pelo comandante, deverá tomar as seguintes providências:
  - a) Salvar as vidas das pessoas que estejam correndo perigo;
  - b) Preservar todas as evidências, evitando que terceiros venham a mexer na aeronave ou nos seus destroços;
  - c) Relacionar os nomes e os endereços das testemunhas;
  - d) Comunicar o acidente à Empresa via Gerente de Segurança Operacional ou por telefone, a qualquer pessoa da administração;
  - e) Não abandonar o local do acidente (cidade) sem que para isso tenha sido autorizado;
  - f) Colaborar com a comissão que irá investigar o acidente, fornecendo os subsídios solicitados;
  - g) Não fornecer nenhuma declaração pública, uma vez que, somente após o término da investigação, é que será possível obter um parecer conclusivo sobre os fatores contribuintes do acidente;
  - h) Não fornecer depoimentos por escrito sem a assessoria jurídica da Empresa.
32. Não operar uma aeronave de forma descuidada ou negligente, colocando em risco vidas ou propriedades alheias, com ou sem intenção de voar.

#### **2.6.6 Responsabilidades dos Pilotos (co-piloto)**

Se requerida à função de copiloto a bordo, ele será responsável por:

1. Auxiliar o comandante e o substituir na sua incapacitação;

2. Executar as atribuições a ele conferidas pelo comandante;
3. Assegurar-se de que dispõe de todas as informações necessárias ao bom andamento do voo;
4. Executar a preparação do voo de acordo com a política, com as diretrizes e com os procedimentos operacionais estabelecidos pela WE Fly;
5. O copiloto é o responsável pela elaboração do plano de voo;
6. Verificar a situação dos documentos da aeronave, da biblioteca de bordo, cartas de navegação quanto ao seu estado e atualização;
7. O copiloto, assim como todos os demais tripulantes da WE Fly, quando solicitado, deverá apresentar à fiscalização da ANAC os certificados de habilitação técnica (CHT) e médico aeronáutico (CMA), todos válidos e compatíveis com a atividade que está sendo desenvolvida.
8. O copiloto da WE Fly não deverá executar qualquer atividade durante uma fase crítica do voo, a qual possa desviar a atenção de um tripulante da execução de suas obrigações ou que possa interferir, de alguma maneira, com a execução apropriada dessas obrigações. Atividades tais como: alimentar-se, conversar, fazer contatos não essenciais pelo sistema de interfone ou ler publicações não relacionadas com a condução segura do voo não são atividades requeridas para a operação segura da aeronave.
9. Em uma situação de emergência, que requeira ação imediata, o copiloto da WE Fly deverá atuar em conformidade com as regras e instruções operacionais, da WE Fly e do fabricante da aeronave, e sob a orientação e supervisão do comandante. Em tais casos, o desvio dos procedimentos operacionais estabelecidos, de mínimos meteorológicos aplicáveis e das normas deste Manual só podem ser executados, por questão de segurança de voo, com o consentimento do comandante da aeronave.
10. Sempre que for declarada uma emergência envolvendo uma aeronave da WE Fly, o copiloto, quando for possível e, depois de solicitado pelo comandante, deverá realizar os contatos necessários com os órgãos de Controle de Tráfego Aéreo envolvidos, mantendo-os informados do progresso do voo. Se o comandante declarou a emergência, o copiloto deverá auxiliar o comandante na preparação de um relatório escrito, que deverá ser enviado à Gerência de Segurança Operacional e a Diretoria de Operações, relatando os fatos e os desvios ocorridos. Esse relatório deverá ser enviado até 10 dias após o voo ter sido completado ou 10 dias após o retorno do comandante à base da empresa.
11. Caso o comandante da aeronave torne-se incapaz de exercer suas funções em voo, o comando, as responsabilidades e a autoridade passam, naturalmente, para o copiloto. Caso exista, no voo, um comandante

qualificado da WE Fly, mesmo que ele não esteja fazendo parte da tripulação, este deverá assumir o comando da aeronave.

- 12.** Sempre que, durante o voo, forem encontradas condições atmosféricas potencialmente perigosas ou irregularidades em facilidades de comunicações ou de navegação, cuja divulgação o comandante julgue essencial para a segurança de voo, o copiloto deverá passar tais informações para uma apropriada estação de solo tão cedo quanto possível.
- 13.** Sempre que a aeronave da WE Fly pousar em um aeródromo outro que não o aeródromo adequado mais próximo, no caso de falha ou corte do motor, tão logo regresse à base, o copiloto deverá auxiliar o comandante na preparação de um relatório à Diretoria de Operações e ao Gerente de Segurança Operacional;
- 14.** Os copilotos da WE Fly deverão, também, observar o cumprimento do que estiver preconizado pela ICA 100-12 (DECEA) – Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo, naquilo que for aplicável a “EMERGÊNCIAS DE TRÁFEGO AÉREO”
- 15.** Em situações normais, anormais e de emergência, em voo, seguir os procedimentos estabelecidos no Manual do fabricante (Operations Manual).
  - a.** Caso, após a execução dos procedimentos previstos, as circunstâncias se configurem como uma situação anormal ou de emergência, o copiloto deverá, após solicitação do comandante, se for possível, cientificar os órgãos de controle, conforme previsto nas regras de tráfego aéreo.
  - b.** A avaliação das consequências previsíveis, normalmente poderá ser realizada pela tripulação melhor do que por quem está em terra. Dessa forma, tudo que for julgado importante deverá ser transmitido via fonia para os órgãos envolvidos, após solicitação do comandante; e
- 16.** Alertar o comandante sobre qualquer anormalidade observada na aeronave ou no andamento da operação;
- 17.** Zelar pela segurança e integridade física dos demais tripulantes, dos passageiros, do pessoal de apoio de solo à aeronave e dos equipamentos postos sob sua responsabilidade;
- 18.** Conhecer, antes de cada voo, os boletins meteorológicos, as informações aeronáuticas dos aeródromos de partida, de destino e de alternativas e as informações contidas no Manifesto de Peso e Balanceamento da Aeronave;
- 19.** Os copilotos da WE Fly, assim como todos os demais tripulantes da empresa, deverão exercer suas funções de acordo com o que estabelece a Lei de Regulamentação Profissional e o Código Brasileiro de Aeronáutica;
- 20.** Cumprir as normas e os procedimentos previstos neste MGO e no MGSO da WE Fly;

- 21.** Participar, quando convocado, das Reuniões, treinamentos e outras atividades de Segurança Operacional;

**NOTA:** Caso não seja requerido um copiloto a bordo, o comandante da aeronave será o único tripulante a bordo e acumulará junto as suas reponsabilidades de comandante, também as responsabilidades de copiloto.

## **2.7 Deveres dos Tripulantes da WE Fly**

- 1.** Manter atualizados os seus certificados de habilitação técnica e médico aeronáutico, dando conhecimento ao Diretor de Operações sempre que ocorrer cada renovação;
- 2.** Todo tripulante é responsável individualmente por estar com os seus certificados de habilitação técnica e médico aeronáutico válidos sempre que for desempenhar suas funções;
- 3.** Conhecer as normas e os procedimentos operacionais da WE Fly;
- 4.** Conhecer o MGO da WE Fly;
- 5.** Conhecer os Manuais de Operações do fabricante da aeronave que estiver operando;
- 6.** Manter-se atualizado com os procedimentos técnicos da aeronave que estiver operando;
- 7.** Tomar conhecimento das escalas de trabalho;
- 8.** Conduzir as aeronaves da WE Fly dentro das normas e dos procedimentos de segurança preconizados pela ANAC, pelo DECEA e pela própria empresa;
- 9.** Quando necessário o tripulante deverá portar óculos sobressalente;
- 10.** Preencher os documentos de bordo das aeronaves de acordo com as normas e procedimentos vigentes na WE Fly;
- 11.** Zelar pela segurança e integridade física dos demais tripulantes, dos passageiros, do pessoal de apoio de solo à aeronave e dos equipamentos postos sob sua responsabilidade;
- 12.** Participar, quando convocado, das Reuniões, treinamentos e outras atividades de Segurança Operacional;
- 13.** Conhecer, antes de cada voo, os boletins meteorológicos, as informações aeronáuticas dos aeródromos de partida, de destino e de alternativas e as informações contidas no Manifesto de Peso e Balanceamento da Aeronave;
- 14.** Os tripulantes deverão exercer suas funções de acordo com o que estabelece a *Lei 7.183, de 05 de abril de 1984 - Regulamentação Profissional* - e a *Lei 7.565, de 19 de dezembro de 1986 - Código Brasileiro de Aeronáutica*;
- 15.** Cumprir as normas e os procedimentos previstos no MGSO da WE Fly;
- 16.** Todo tripulante, requerido em serviço na cabine de comando, deverá permanecer, em seu posto de serviço, com os cintos de segurança colocados, independentemente da fase do voo.

- 17.** Um tripulante de voo somente poderá abandonar o seu posto de trabalho, se:
- O seu afastamento for necessário para a execução de obrigações ligadas à operação da aeronave;
  - O seu afastamento for em função de necessidades fisiológicas;

### **2.7.1 GESTORA RESPONSÁVEL**

A Gestora Responsável pela WE FLY é a responsável e tem autoridade final, independente de outras funções para, em seu nome, garantir a implantação, manutenção, funcionamento eficiente e prestação de contas pelo desempenho do SGSO e dos procedimentos estabelecidos neste MGO. Ela tem a autoridade final sobre as operações conduzidas pela WE Fly.

A Gestora Responsável tem autoridade corporativa para assegurar que todas as nossas atividades possam ser financiadas e realizadas com o nível de segurança operacional requerido pela ANAC e estabelecido no MGSO e MGO da empresa.

A Gestora Responsável é a pessoa única e identificável na estrutura organizacional, que, independentemente de outras atribuições, possui as seguintes prerrogativas:

- a) É a autoridade final sobre as operações conduzidas sob os regulamentos aplicáveis a WE Fly;
- b) Decide sobre a alocação de recursos humanos, financeiros e técnicos do detentor de certificado; e
- c) É a responsável por prestar contas pelo desempenho de segurança operacional do detentor de certificado.

Independentemente de outras responsabilidades perante a WE Fly, a Gestora Responsável detém as responsabilidades elencadas a seguir:

- a) Assegurar que o SGSO seja implementado de forma efetiva em todas as áreas da organização da empresa, em conformidade com os requisitos aplicáveis, de modo compatível com o porte e a complexidade das operações;
- b) Comunicar a toda organização a importância de conduzir as operações em conformidade com os requisitos de segurança operacional aplicáveis;
- c) Estabelecer e assinar a política da segurança operacional e comunicar a importância do comprometimento de todos os colaboradores com a referida política, assegurando que ela permaneça adequada ao detentor de certificado;
- d) Assegurar a disponibilidade dos recursos necessários para garantir o alcance dos objetivos da segurança operacional e para a gestão do SGSO;
- e) Assegurar que o SGSO seja implementado de forma efetiva em todas as áreas da organização do detentor de certificado, em conformidade com os requisitos aplicáveis, de modo compatível com o porte e a complexidade das operações;

- f) Assegurar que as tomadas de decisão dos demais gestores sejam orientadas por um processo institucionalizado de avaliação de riscos, considerando os impactos potenciais de suas decisões para a segurança operacional;
- g) Conduzir análises críticas da gestão do SGSO, visando assegurar a melhoria contínua do sistema;
- h) Rever regularmente o desempenho de segurança operacional do detentor de certificado, e tomar as medidas necessárias para tratamento de eventual desempenho insatisfatório de segurança operacional;
- i) Assegurar que as prerrogativas e responsabilidades acerca do gerenciamento da segurança operacional sejam clara e objetivamente estabelecidas e comunicadas em todas as áreas da empresa;
- j) Assegurar que todo o pessoal da organização envolvido em atividades com impacto na segurança operacional cumpra com os requisitos aplicáveis e critérios internos de competência, experiência e treinamento para o exercício de suas prerrogativas e responsabilidades;
- k) Assegurar que os objetivos da segurança operacional sejam estabelecidos, e que sejam mensuráveis e alinhados com a política da segurança operacional;
- l) Assegurar que planos estratégicos, sistemas, manuais e demais documentos normativos internos relativos à gestão do SGSO sejam aprovados pelos gestores competentes;
- m) Assegurar que sejam estabelecidos mecanismos eficazes de comunicação interna e com as autoridades, com relação ao desempenho e melhoria contínua do SGSO;
- n) Assegurar a integridade e o desempenho do SGSO, em face de mudanças internas (na organização ou no SGSO) ou mudanças externas que tenham impactos potenciais sobre a operação da empresa;
- o) Aprovar o MGSO e o MGO;
- p) Julgar a necessidade e revisar o presente MGO sempre que necessário; e
- q) Enviar à ANAC os relatórios periódicos previstos nos parágrafos 136.25(g) a respeito de suas operações e de seu SGSO, nos prazos e modelos definidos pela ANAC.

A Gestora Responsável pode delegar, por escrito, suas atribuições a outras pessoas dentro da organização, desde que mantidas suas responsabilidades.

## 2.7.2 GERENTE DE SEGURANÇA OPERACIONAL

O Gerente de Segurança Operacional desta organização, independentemente de outras atribuições, possui:

1. Acesso direto a gestora responsável;
2. Acesso aos dados e informações de segurança operacional necessários ao exercício de suas responsabilidades; e
3. Autoridade para tomar decisões em relação à tolerabilidade de riscos à segurança operacional.

O Gerente de Segurança Operacional deve:

- a) Coordenar a implementação, manutenção e integração do SGSO em todas as áreas da organização, em conformidade com a seção 136.25 do RBAC 136;
- b) Facilitar a identificação de perigos e a análise de riscos à segurança operacional;
- c) Tomar decisões em relação à tolerabilidade de riscos à segurança operacional;
- d) Monitorar a efetividade dos controles de risco à segurança operacional;
- e) Formalizar, junto a gestora responsável, a necessidade de alocação de recursos demandados para implementação, manutenção e melhoria contínua do SGSO;
- f) Planejar e facilitar a promoção da segurança operacional em todas as áreas da organização;
- g) Relatar regularmente a gestora responsável sobre o desempenho do SGSO e qualquer necessidade de melhoria;
- h) Assessorar a gestora responsável no exercício de suas responsabilidades relacionadas ao gerenciamento da segurança operacional, fornecendo subsídios para a tomada de decisões; e
- i) Assessorar a Gestora Responsável na elaboração dos relatórios previstos no parágrafo 136.25 (g) do RBAC 136.

Ao Gerente de Segurança Operacional cabe ainda criar, preservar, cumprir e fazer cumprir:

- a) A Política de Segurança Operacional;
- b) A Política Disciplinar não punitiva e de incentivo ao reporte de eventos operacionais indesejados;
- c) Os Padrões de Segurança Operacional;
- d) A Cultura de Segurança Operacional;
- e) O Nível de Segurança Operacional dos Contratados;
- f) As responsabilidades e imputabilidades dos gestores quanto à estrutura de Segurança Operacional e suas respectivas atribuições;

- g) A adequação e a identificação do gerenciamento de riscos decorrentes dos perigos relacionados com as atividades da empresa.
- h) A avaliação do Nível Aceitável da Segurança Operacional (NASO);
- i) A supervisão constante do Nível da Segurança Operacional da empresa;
- j) O Programa de Instrução do Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional;
- k) O Plano de Resposta à Emergência da empresa; e
- l) O Programa de Prevenção do Uso Indevido de Substâncias Psicoativas - RBAC 120;

Além das responsabilidades e atribuições acima, fica o Gerente de Segurança Operacional encarregado de comunicar à ANAC qualquer Evento de Segurança Operacional – ESO que ocorra durante as nossas atividades. Esses ESO incluem acidentes, incidentes graves, incidentes, ocorrências de solo, ocorrências anormais ou qualquer situação de risco que tenha potencial de causar dano ou lesão ou ameace a segurança operacional na WE FLY.

### **2.7.3 DIRETOR DE OPERAÇÕES**

Responsável pelas atividades operacionais da Empresa. Define os objetivos e estabelece as políticas a serem adotadas em Operações, a fim de cumprir as deliberações da Gestora Responsável, sendo o controlador dessas políticas, acompanhando sua execução e definindo medidas de correção.

É o responsável pelo setor de operações da WE Fly, pela designação dos funcionários de Operações e por restringir ou suspender as operações, quando requerido.

#### **Atribuições:**

- a) Cumprir e fazer cumprir os Manuais da Organização e Operações;
- b) Manter sigilo sobre as informações relativas aos negócios da Empresa;
- c) Zelar pela preservação da boa imagem da Empresa, interna e externamente;
- d) Estabelecer as normas de operação de voo da Empresa e supervisionar a condução das aeronaves, em conformidade com os manuais de operação do fabricante;
- e) Planejar, coordenar e controlar as operações aéreas das aeronaves da WE Fly, de acordo com a política e as diretrizes da Empresa e com os requisitos da ANAC;
- f) Assegurar que todas as aeronaves operadas pela Empresa estejam com a documentação em conformidade com o RBAC 136, com este MGO e outros documentos aplicáveis;
- g) Supervisionar as atividades operacionais dos voos da empresa, e ainda:

- Responsabilizar-se pelo cancelamento, atraso ou desvio para a alternativa de um voo se, em sua opinião ou na opinião do piloto em comando, o voo não puder ser realizado ou se desenvolver dentro dos níveis de segurança com que foi planejado;
- h) Estabelecer diretrizes com vistas ao despacho/liberação, aos movimentos de pessoal da área de operações, nas áreas dos aeródromos;
- i) Administrar os serviços contratados de apoio às operações de voo;
- j) Supervisionar os trabalhos da área de operações da empresa de modo a estabelecer e assegurar o contínuo treinamento dos tripulantes de acordo com o PTO;
- k) Administrar a contratação de empresas especializadas e devidamente homologadas, quando necessário, com vistas ao treinamento de tripulantes;
- l) Manter todos os funcionários informados a respeito das Especificações Operativas da Empresa;
- m) Administrar os recursos humanos e materiais (pessoal de voo e de terra), instalações, equipamentos, publicações, etc., necessários às operações das aeronaves da Empresa;
- n) Manter controle sobre os registros dos funcionários das áreas de Operações da Empresa, atendendo às legislações trabalhistas em vigor;
- o) Estabelecer diretrizes que viabilizem o desempenho seguro e eficaz dos setores de Operações da Empresa;
- p) Fiscalizar o cumprimento do Manual de Gerenciamento de Segurança Operacional (MGSO) no âmbito da área de operações da Empresa;
- q) Participar sempre que necessário de atividades relacionadas à segurança operacional;
- r) Assessorar a Gestora Responsável da WE Fly nos assuntos relacionados às aquisições e aos contratos de arrendamento de novas aeronaves;
- s) Representar a WE Fly junto às Superintendências da ANAC em assuntos relacionados à sua área de atuação;
- t) Aplicar as normas e procedimentos previstos no Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO) da empresa na sua área de atuação;
- u) Levar ao conhecimento do Gerente de Segurança Operacional situações ou ocorrências em assuntos de Segurança Operacional relacionados à sua área;
- v) Monitorar e manter o registros e controle da validade das licenças, habilitações e certificados médicos aeronáuticos (CMA) dos tripulantes;
- w) Cumprir as normas e procedimentos previstos nos manuais da empresa e nas legislações aplicáveis.

#### **2.7.4 DEMAIS FUNÇÕES**

É dever e responsabilidade de todos os funcionários da WE FLY trabalhar para manter o mais elevado nível de segurança em nossas operações. É também necessário que compreendam suas imputabilidades, autoridades e responsabilidades perante os processos de gerenciamento, decisões e ações da segurança operacional. Para tanto, todos na empresa possuem as seguintes responsabilidades com a Segurança Operacional:

- a) Aplicar as normas e procedimentos previstos no Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO) da empresa na sua área de atuação;
- b) Levar ao conhecimento do Gerente de Segurança Operacional situações ou ocorrências em assuntos de Segurança Operacional relacionados à sua área;
- c) Participar de cursos, palestras e atividades relacionadas à Segurança Operacional, sempre que for possível; e
- d) Cumprir as normas e procedimentos previstos nos manuais da empresa e nas legislações aplicáveis.

#### **2.7.5 PESSOAL AUTORIZADO A REPRESENTAR A EMPRESA JUNTO À ANAC**

A Gestora Responsável o Gerente de Segurança Operacional e o Diretor de Operações são as pessoas autorizadas a representarem a WE Fly junto a ANAC referente a qualquer assunto que se fizer necessário.

Preferencialmente o Gerente de Segurança Operacional irá representar a WE Fly junto a ANAC em questões relacionadas ao SGSO da empresa.

Preferencialmente o Diretor de Operações irá representar a WE Fly junto a ANAC em questões relacionadas ao setor de operações da empresa.

**NOTA:** a Gestora Responsável poderá designar outro membro da WE Fly a representar a empresa junto a ANAC, em eventuais necessidades, desde que este esteja familiarizado com os assuntos pertinentes e que sejam mantidas as responsabilidades de cada um.

#### **2.8 CAPACITAÇÃO DOS PILOTOS**

Os procedimentos utilizados para a capacitação inicial e periódica dos pilotos estão descritos no anexo A – Programa de Treinamento de Operações PTO desse MGO.

## 2.9 DOCUMENTAÇÃO

O Diretor de Operações designado pela Gestora Responsável é responsável em nome da WE FLY por desenvolver, divulgar e manter esse MGO atualizado e adequado à operação da empresa, contendo:

- a) A descrição das atribuições e reponsabilidades de todos os colaboradores;
- b) Descrição das regras de conduta aplicáveis aos colaboradores e a política adotada em caso de descumprimento dessas regras;
- c) Procedimentos para capacitação inicial e periódica dos pilotos, bem como para o registro e controle da validade de suas licenças, habilitações e certificados médicos aeronáuticos (CMA);
- d) Os procedimentos padronizados para a realização do voo panorâmico, incluindo:
  - Procedimentos para identificação e registro dos ocupantes da aeronave, contendo:
    - Número do documento de identificação dos ocupantes da aeronave (RG, CPF ou outro);
    - Informações de contato em caso de emergência; e
    - Procedimentos para arquivamento pelo detentor de certificado das informações acima por, no mínimo, 5 (cinco) anos;
    - Procedimentos para prestação de informações e orientações aos ocupantes da aeronave;
    - Procedimentos para acesso à área operacional e embarque na aeronave;
    - Os procedimentos que serão utilizados para despachar a aeronave antes cada voo, de modo a garantir o cumprimento de todos os requisitos de aeronavegabilidade, autonomia, peso e balanceamento, e documentação; e
    - Procedimentos que serão utilizados para calcular a distância de planeio ou em regime autorrotacional antes de cada voo, para garantir cumprimento dos requisitos de uso de coletes salva-vidas e/ou de flutuadores, se aplicável;
    - Descrição das rotas e/ou áreas em que o voo panorâmico pode ser realizado, bem como manobras e altitudes de voo aceitáveis; e
    - O(s) objetivo(s) da operação ou o(s) objeto(s) de sobrevoo do voo panorâmico.

### 2.9.1 Aeronave. Documentos requeridos.

O Diretor de Operações é responsável por manter os seguintes documentos disponíveis no local de operações, não sendo necessário tê-los a bordo da aeronave durante as operações:

- Certificado de matrícula e certificado de aeronavegabilidade de todas as aeronaves operadas pela WE Fly, válidos, emitidos pela ANAC em nome da WE Fly;
- Apólice de seguro ou certificado de seguro válido das aeronaves;
- Licença de estação das aeronaves válida ou outro documento aceitável que a substitua;
- Certificado de verificação de aeronavegabilidade (CVA) ou laudo de vistoria das aeronaves, conforme previsto nos parágrafos 91.327(b)(2) e 91.403(f) do RBAC 91; e
- Ficha de peso e balanceamento, com a respectiva planta-baixa da configuração aprovada para voo, referente à última pesagem requerida para a aeronave pela seção 91.423 do RBAC 91 ou por regulamento específico.

### 2.9.2 ARQUIVAMENTO

Os documentos da WE FLY possuem arquivamento eletrônico e físico. Todos os registros são arquivados por um período de 5 anos e possuem rastreabilidade através de um sistema de nomenclaturas padronizadas, facilitando a rápida identificação dos registros. Após o prazo previsto para arquivamento, os arquivos poderão ser descartados. O descarte de arquivos físicos ou digitais deve ser realizado de maneira que impeça a sua rastreabilidade.

Anualmente é avaliada a revisão desse processo de arquivamento juntamente com o MGO, com o intuito de mantê-lo adequado às operações da WE FLY.

A nomenclatura dos registros é padronizada de acordo com a tabela abaixo:

RELATÓRIOS		ARQUIVAMENTO		
SIGLA	DESCRIÇÃO	FÍSICO	DIGITAL	PRAZO
RAS	RELATÓRIO DE AUDITORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL			5 ANOS
RC	RELATÓRIO DE CONCLUSÃO			5 ANOS
RGM	RELATÓRIO DE GERENCIAMENTO DA MUDANÇA			5 ANOS
RGR	RELATÓRIO DE GERENCIAMENTO DE RISCO			5 ANOS
RMS	RELATÓRIO DO SGSO			5 ANOS
RVS	RELATÓRIO DE VISTORIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL			5 ANOS

GRUPOS	
SIGLA	DESCRIÇÃO
CSO	COMITÊ DE SEGURANÇA OPERACIONAL
PPSP	PROGRAMA DE PREVENÇÃO AO USO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS
SGSO	SISTEMA DE GERENCIAMENTO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

FORMULÁRIOS		ARQUIVAMENTO		
SIGLA	DESCRIÇÃO	FÍSICO	DIGITAL	PRAZO
AET	AVALIAÇÃO DE EFETIVIDADE DE TREINAMENTO			5 ANOS
AM	AÇÃO MITIGADORA			5 ANOS
AR	ANÁLISE DE RISCO			5 ANOS
ATA	ATA DE REUNIÃO			5 ANOS
EXT	EXTERNA	N/A**	N/A**	5 ANOS
FILE	FILE TÉCNICO (PASTA COM DOCUMENTOS INDIVIDUAIS DO COLABORADOR)			5 ANOS
RPV	RELPREV			5 ANOS
SAC	SOLICITAÇÃO DE AÇÃO CORRETIVA			5 ANOS
TVP	TERMO DE VOO PANORÂMICO			5 ANOS

COMUNICAÇÃO		ARQUIVAMENTO		
SIGLA	DESCRIÇÃO	FÍSICO	DIGITAL	PRAZO
ASO	ALERTA DE SEGURANÇA OPERACIONAL			5 ANOS
ISO	INFORMATIVO DE SEGURANÇA OPERACIONAL			5 ANOS
CT	CARTA			5 ANOS
SN	SAFETY NEWS			5 ANOS

DIVERSOS		ARQUIVAMENTO		
SIGLA	DESCRIÇÃO	FÍSICO	DIGITAL	PRAZO
AO	ACORDO OPERACIONAL			5 ANOS *
APS	APRESENTAÇÃO			5 ANOS
AUD	AUDITORIA			**
VIS	VISTORIA			**

\* Após a validade do acordo.

\*\* Não há arquivamento, pois são utilizadas para complemento de nomenclatura.

SETORES / ÓRGÃOS	
SIGLA	DESCRIÇÃO
ANAC	AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL
CENIPA	CENTRO NACIONAL DE INVESTIGAÇÃO E PREVENÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS
GSO	GERÊNCIA DE SEGURANÇA OPERACIONAL
GR	GESTORA RESPONSÁVEL
MNT	MANUTENÇÃO
TRC	TERCEIRIZADAS OU SUBCONTRATADAS

Novos registros ou não previstos nestas tabelas serão classificados conforme a categoria e inseridos na próxima revisão deste manual.

Formatação padrão do nome do documento: AR-GSO-000-AAAA

**Exemplo:** AR-GSO-001-2010

(Análise de Risco da ocorrência GSO nº 001 de 2010)

**INTENCIONALMENTE EM BRANCO**

### **3. PROCEDIMENTOS PADRONIZADOS PARA A REALIZAÇÃO DO VOO PANORÂMICO**

#### **3.1. Identificação e registro dos ocupantes da aeronave**

Sempre que for realizado voo panorâmico, o cliente/passageiro será identificado pelo Diretor de Operações ou na falta deste, pelo tripulante que irá realizar o voo ou por pessoa designada pelo Diretor de Operações.

Após a apresentação do passageiro, ele será levado à sala de operações para definição da rota a ser voada, pagamento/recebimento dos valores referentes ao voo e para que sejam coletadas suas informações pessoais através do termo de voo panorâmico que será preenchido e assinado pelo passageiro.

O termo de voo panorâmico deverá conter no mínimo as seguintes informações:

- Nome completo do passageiro;
- Idade do passageiro;
- Peso do passageiro;
- Número do documento de identificação do passageiro (RG, CPF ou outro);
- Informações de contato em caso de emergência;
- Local;
- Data; e
- Campo para assinatura do passageiro.

Se o passageiro for menor de idade deverá conter ainda:

- Nome completo do responsável pelo passageiro;
- Número do documento de identificação do responsável pelo passageiro (RG, CPF ou outro); e
- Campo de assinatura do responsável pelo passageiro;

De posse do termo preenchido e assinado, o Diretor de Operações fará a conferência dos dados junto ao passageiro e confirmará os dados ali descritos. Confirmados os dados o Diretor de Operações irá digitalizar o termo para o computador onde será arquivado conforme item 2.9.1 deste MGO. Com o termo de voo panorâmico preenchido, o Diretor de Operações convocará o piloto que irá realizar o voo e irá entregar uma cópia do termo de voo panorâmico assinado a ele, podendo ser essa cópia a física ou digital.

### **3.2. Prestação de informações e orientações aos ocupantes da aeronave**

Após a identificação e registro dos ocupantes o Diretor de Operações ou o piloto que irá realizar o voo irá prestar ao passageiro as informações relativas ao voo.

O passageiro será informado sobre as características gerais de um voo panorâmico, sobre qual o modelo de aeronave que será utilizado no voo, e quais são as manobras e atitudes de voo que são aceitáveis para a referida aeronave e que serão utilizadas durante aquele voo.

Será então explicado ao passageiro sobre a rota que será voada incluindo o tempo estimado de voo. O passageiro também será informado que o acesso a área operacional e a aeronave somente será possível acompanhado de um colaborador da WE Fly, e que após acessar a área operacional irá receber um briefing de segurança que será realizado pelo piloto na aeronave antes do acionamento da aeronave e do voo.

Será questionado se o passageiro entendeu as informações e se possui alguma dúvida. Após o esclarecimento de todas as informações o Diretor de Operações aguardará o piloto preparar a aeronave para o voo e então o passageiro poderá ser conduzido para a área operacional e embarque na aeronave.

### **3.3. Despacho da aeronave**

Ao receber a informação de que irá realizar um voo panorâmico, os tripulantes necessários deverão realizar suas atribuições previstas no item 2.6 deste MGO para o que se fizer necessário ao despacho da aeronave.

O tripulante deverá:

- Preparar a aeronave para o voo, posicionando ou solicitando o posicionamento da mesma na área operacional;
- Conferir os documentos necessários ao voo, incluindo as cadernetas de voo da aeronave e os documentos relativos à manutenção, com o objetivo de garantir o cumprimento de todos os requisitos de aeronavegabilidade e disponibilidade da aeronave para a realização do voo.

Os seguintes documentos devem estar a bordo da aeronave durante as operações:

- a) Os requeridos segundo o parágrafo 91.9(b) do RBAC 91 e a lista condensada de verificações (checklist) da aeronave;

São os documentos requeridos pelo parágrafo 91.9(b) do RBAC 91:

Se requerido um manual de voo aprovado pela seção 21.5 do RBAC nº 21, se existir a bordo um manual de voo aprovado (ou um AOM) atualizado. Aeronaves acrobáticas, quando realizando voos acrobáticos, devem providenciar para que os documentos estejam disponíveis no local de operação, não sendo necessário portá-los a bordo da aeronave; e

Para a qual não é requerido um manual de voo aprovado pela seção 21.5 do RBAC nº 21, se existir a bordo:

- (i) um manual de voo aprovado (ou um AOM) atualizado;
  - (ii) material para manual aprovado;
  - (iii) marcações e placares aprovados; ou
  - (iv) uma combinação qualquer desses itens.
- b) Publicações aeronáuticas apropriadas impressas ou de outra forma expressamente autorizada pela ANAC, válidas e atualizadas, contendo informações adequadas concernentes a auxílios de navegação, procedimentos de aproximação e saída, e demais informações aeronáuticas referentes à rota a ser voada e aos aeródromos a serem utilizados;
  - c) Diário de bordo devidamente preenchido. No caso de aeronaves engajadas em atividades de recreio ou desporto, o diário de bordo não precisa estar a bordo quando for inviável o seu transporte devido às características construtivas da aeronave. No entanto, ele deve ser atualizado tão logo quanto praticável;
  - d) Documentos e manuais requeridos conforme o tipo de operação aplicável;
  - e) As autorizações de operações especiais ou específicas, se aplicável;
  - f) Lista de passageiros, se aplicável; e
  - g) Manifesto de carga, com informações sobre o peso e o balanceamento da aeronave, devidamente preenchido, sempre que houver transporte de passageiro(s);

**NOTA:** se qualquer discrepância for constatada, o piloto deverá informar ao Diretor de Operações sobre a impossibilidade de realizar o voo e os motivos. Se possível o Diretor de Operações deverá corrigir as constatações, caso contrário o voo não poderá ser realizado.

- Com as informações do termo de voo e da rota a ser voada, fazer o peso e balanceamento da aeronave;
- Seguir os checklists e procedimentos de inspeção pré voo da aeronave incluindo o abastecimento ou conferência da quantidade de combustível disponível conforme necessário com o objetivo de garantir a autonomia necessária ao voo e o peso e balanceamento da aeronave;

Após seguir essas etapas e os checklists e procedimentos pré voo previstos no manual da aeronave, a aeronave estará pronta para a realização do voo.

### **3.4. Procedimentos para acesso à área operacional e embarque na aeronave**

O acesso a área operacional e o embarque na aeronave somente ocorrerá após a identificação do passageiro e a prestação das informações gerais relativas ao voo a ser realizado.

Após essas etapas o passageiro será conduzido por um colaborador da WE Fly da sala de operações para a área operacional onde a aeronave estará preparada para o voo. Preferencialmente esse processo deverá ser realizado pelo piloto que irá realizar o voo.

Após acessar a área operacional o passageiro receberá um briefing de segurança que começará fora da aeronave e transcorrerá durante a etapa de embarque.

**NOTA:** nenhum passageiro poderá acessar a área operacional e embarcar na aeronave sem estar devidamente acompanhado por um colaborador da WE Fly.

Na eventualidade de algum passageiro desacompanhado estar próximo à área operacional, este deverá ser abordado por um colaborador que deverá identifica-lo, informar sobre a impossibilidade de permanecer ali desacompanhado e conduzi-lo para a sala de operações até que este possa ser devidamente levado à área operacional para a realização do voo.

#### **3.4.1. Briefing de Segurança**

Na área operacional e com acesso a aeronave o piloto instruirá o passageiro através de um briefing de segurança, que visa orientar o passageiro e familiariza-lo com alguns procedimentos necessários para a condução segura do voo. O briefing se baseará no manual da aeronave, em suas particularidades e no MGO e procedimentos da WE Fly. O briefing conterà as seguintes instruções:

- 1) Instruções sobre o uso do cinto de segurança;
- 2) Informação sobre a proibição de fumo a bordo e nas dependências da WE Fly;
- 3) Os critérios de segurança dentro e ao redor da aeronave;
- 4) A localização dos extintores de incêndios e equipamentos de sobrevivência e como é feita a utilização desses equipamentos conforme aplicável;
- 5) Informações sobre os procedimentos para evacuação em emergência;
- 6) Procedimentos para comunicação com a tripulação; e
- 7) Outras condições de segurança julgadas pertinentes pelo piloto ou declaradas pelo Diretor de Operações ou pelo Gerente de Segurança Operacional.

Será questionado se o passageiro entendeu as informações e se possui alguma dúvida. Após o esclarecimento de todas as informações do briefing de segurança, o piloto irá questionar se o passageiro pretende embarcar com algum objeto.

Será permitido embarcar somente com aparelho celular, câmera fotográfica e carteira com documentos. Não será permitido o embarque com quaisquer outros tipos de objetos. Esses objetos que não serão embarcados serão guardados na sala de operações até o termino do voo quando serão devolvidos ao passageiro.

Após o briefing o passageiro irá embarcar na aeronave junto com o piloto conforme suas instruções.

### 3.5. Rotas, manobras e atitudes de voo aceitáveis

Para realização dos voos panorâmicos os pilotos sempre seguirão os procedimentos, regras e limitações estabelecidas pelos fabricantes e órgãos reguladores.

Os procedimentos, as regras e as limitações estão estabelecidos na legislação, nos manuais da empresa e nos manuais de voo das aeronaves.

Serão seguidas e respeitadas às manobras e altitudes de voo previstas nos manuais de voo da aeronave e que estejam dentro das altitudes previstas na legislação para a realização do voo panorâmico sobre condições visuais VMC.

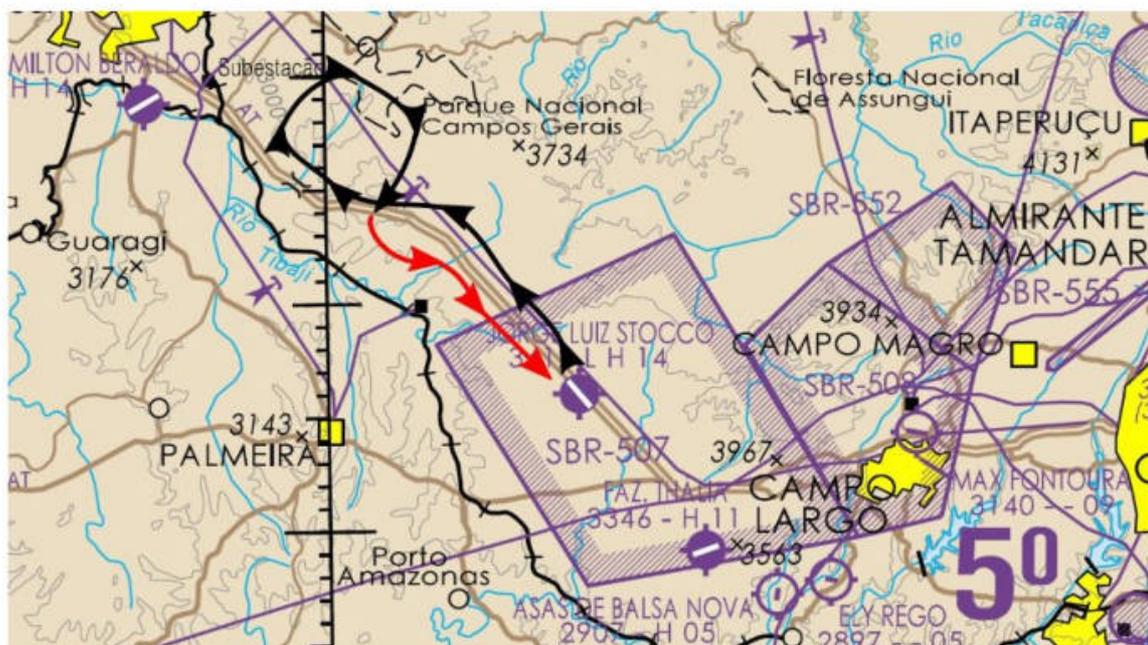
A WE Fly irá operar seus voos panorâmicos seguindo alguma das seguintes rotas pré-estabelecidas:

#### **ROTAS PARTINDO DA BASE OPERACIONAL (SJOY):**

##### **1) Rota Vila Velha**

A decolagem será realizada do aeródromo Jorge Luiz Stocco (SJOY) em Palmeira-PR. Após livrar o circuito de tráfego visual será aproado o Parque Estadual de Vila Velha localizado no município de Ponta Grossa, aproximadamente a 15mn de SJOY. A rota até Vila velha irá margear a BR 376. Após sobrevoo do Parque Estadual de Vila Velha ocorrerá o retorno a SJOY margeando a BR 376 até o aeródromo Jorge Luiz Stocco (SJOY).

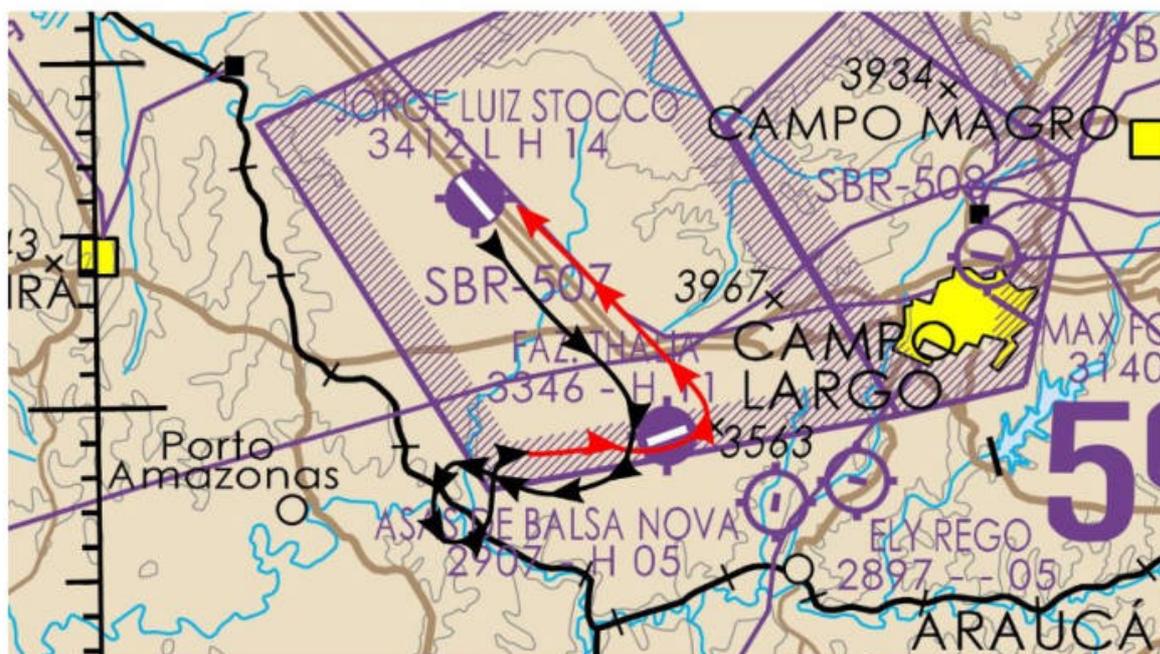
O objeto de sobrevoo da Rota Vila Velha é o Parque Estadual de Vila Velha. O tempo estimado de voo é de 20 a 30 minutos.



## 2) Rota Ponte dos Arcos

A decolagem será realizada do aeródromo Jorge Luiz Stocco (SJOY) em Palmeira-PR. Após livrar o circuito de tráfego visual será aproado o aeródromo Fazenda Thália (SDUE) margeando a BR 376, após será aproado a Ponte dos Arcos localizada no município de Balsa Nova aproximadamente a 10mn de SJOY, próximo da cidade de Porto Amazonas. O trajeto de volta será passando pelo aeródromo Fazenda Thália (SDUE), margeando a BR 376 e chegando até o aeródromo Jorge Luiz Stocco (SJOY) em Palmeira-PR.

O objeto de sobrevoo da rota Ponte dos Arcos é a Ponte dos Arcos, localizada no município de Balsa Nova. O tempo estimado de voo é de 20 a 30 minutos.



### 3) Rota SBR 507

A decolagem será realizada do aeródromo Jorge Luiz Stocco (SJOY) em Palmeira-PR. Após livrar o circuito de tráfego visual será realizado voo na Área Restrita SBR 507 Balsa Nova após o sobrevoo na área será realizado o retorno ao aeródromo Jorge Luiz Stocco (SJOY) em Palmeira-PR.

O objetivo do voo é proporcionar ao passageiro um sobrevoo próximo ao aeródromo Jorge Luiz Stocco (SJOY) em Palmeira-PR dentro da área restrita SBR 507. O tempo estimado de voo é de 20 a 30 minutos.



#### 4) Rota SBR 508

A decolagem será realizada do aeródromo Jorge Luiz Stocco (SJOY) em Palmeira-PR. Após livrar o circuito de tráfego visual será realizado voo margeando a BR 376 até a Área Restrita SBR 508 CAMPO LARGO, após o sobrevoo na área será realizado o retorno margeando a BR 376 até o aeródromo Jorge Luiz Stocco (SJOY) em Palmeira-PR.

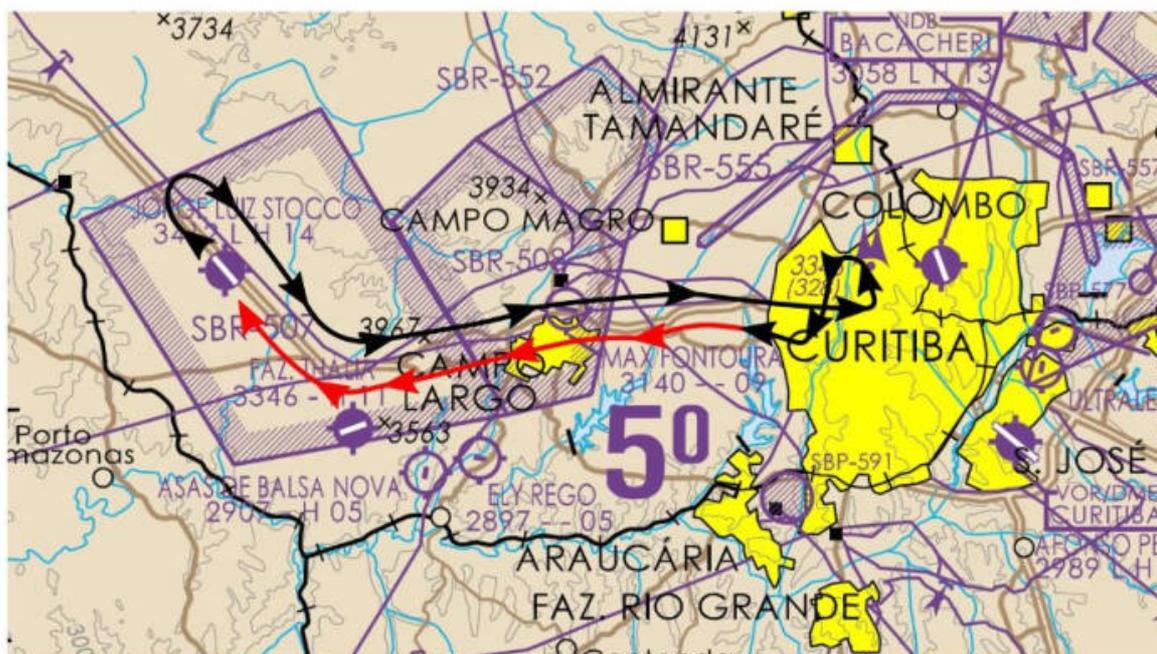
O objetivo do voo é proporcionar ao passageiro um sobrevoo próximo ao aeródromo Max Fontoura (SSCF) em Campo Largo-PR dentro da área restrita SBR 508. O tempo estimado de voo é de 20 a 30 minutos.



### 5) Rota Barigui

A decolagem será realizada do aeródromo Jorge Luiz Stocco (SJOY) em Palmeira-PR. Após livrar o circuito de tráfego visual será realizado voo margeando a BR 376 passando pelo aeródromo Max Fontoura (SSCF) e aproando o Parque Barigui, localizado em Curitiba aproximadamente a 27nm de SJOY. Após o sobrevoo do Parque Barigui será realizado o retorno margeando a BR 376 passando pelo aeródromo Max Fontoura (SSCF) e retornando ao aeródromo Jorge Luiz Stocco (SJOY) em Palmeira-PR.

O objeto de sobrevoo é o Parque Barigui localizado na cidade de Curitiba. O tempo estimado de voo é de 20 a 30 minutos.

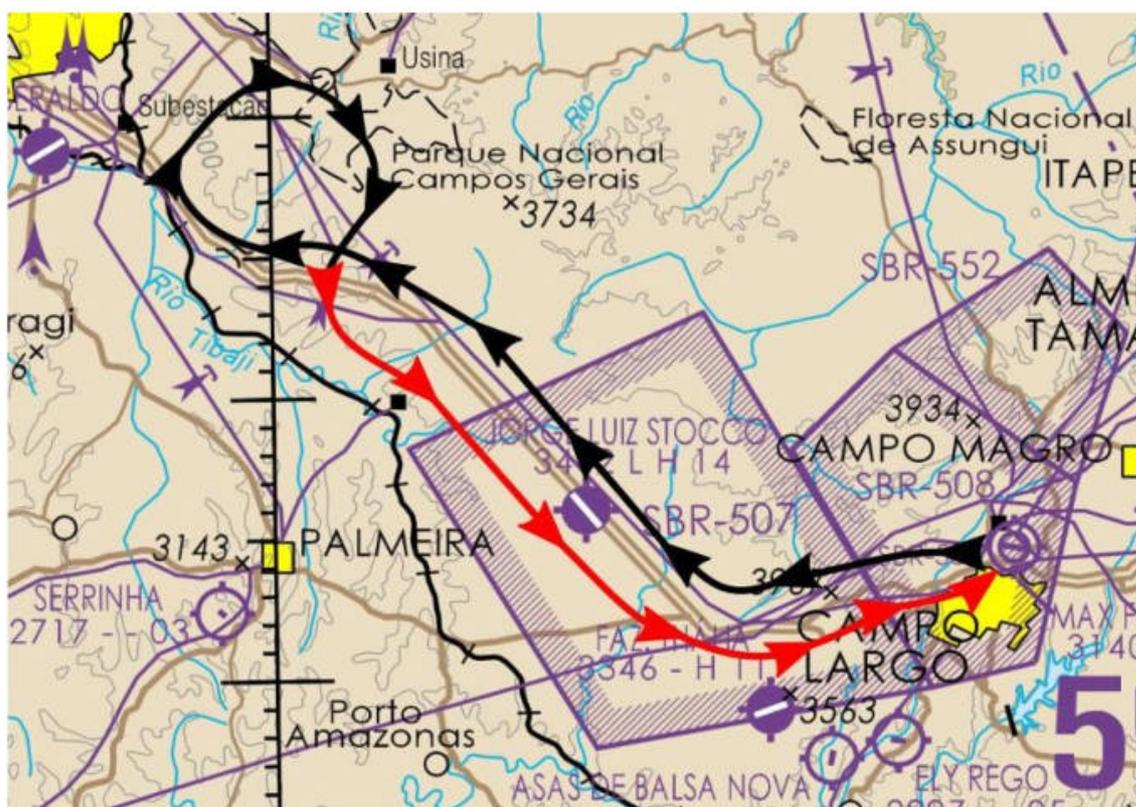


**NOTA:** Como as rotas voadas pela WE Fly não contém segmentos sobre a água, não é necessário a bordo da aeronave coletes salva-vidas e/ou de flutuadores.

**ROTAS PARTINDO DA BASE OPERACIONAL (SSCF):****6) Rota Vila Velha**

A decolagem será realizada do aeródromo Max Fontoura (SSCF) em Campo Largo-PR. Após livrar o circuito de tráfego visual o voo seguirá margeando a BR 376, passando pelo aeródromo Jorge Luiz Stocco (SJOY) e seguindo até o Parque Estadual de Vila Velha localizado no município de Ponta Grossa, aproximadamente a 26mn de SSCF. Após sobrevoo do Parque Estadual de Vila Velha ocorrerá o retorno a SSCF novamente passando pelo aeródromo Jorge Luiz Stocco (SJOY) e seguindo margeando a BR 376 até o aeródromo Max Fontoura (SSCF) em Campo Largo-PR

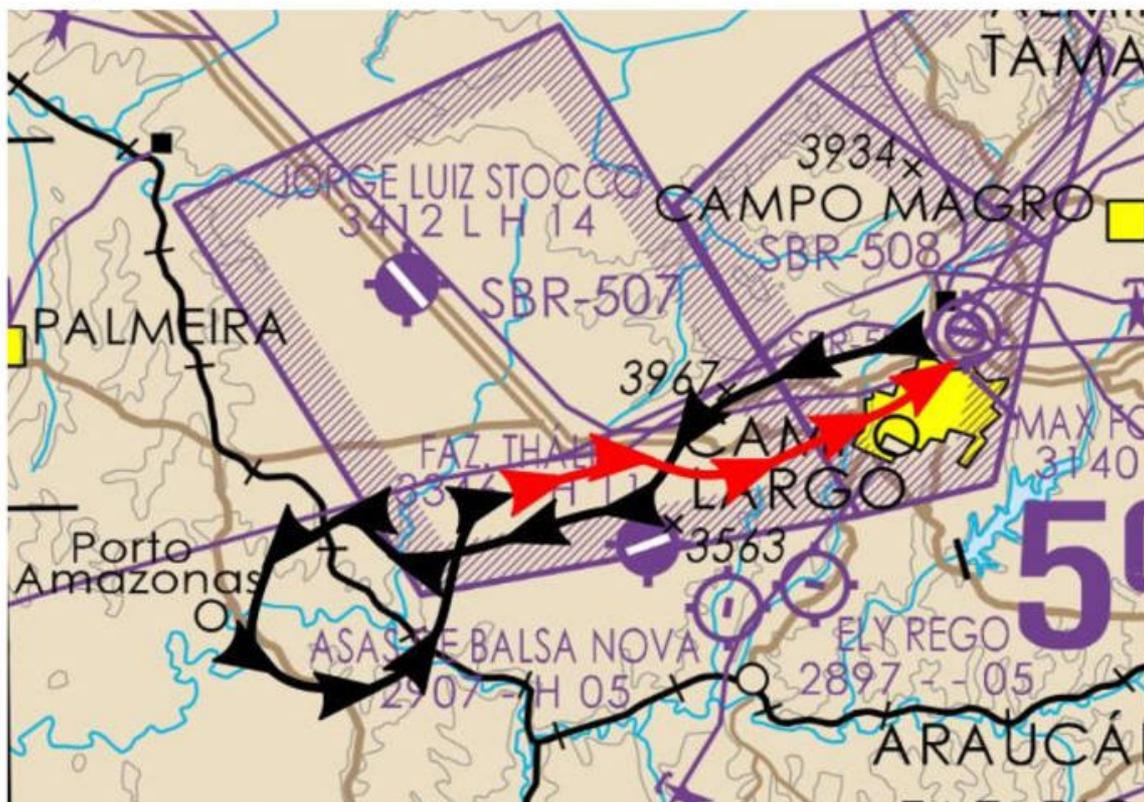
O objeto de sobrevoo da Rota Vila Velha é o Parque Estadual de Vila Velha. O tempo estimado de voo é de 30 a 35 minutos.



### 7) Rota Ponte dos Arcos

A decolagem será realizada do aeródromo Max Fontoura (SSCF) em Campo Largo-PR. Após livrar o circuito de tráfego visual será aproado o aeródromo Fazenda Thália (SDUE) margeando a BR 376. Ao passar pelo aeródromo Fazenda Thália (SDUE) será aproada a Ponte dos Arcos localizada no município de Balsa Nova, aproximadamente a 17mn de SSCF, próximo da cidade de Porto Amazonas. O trajeto de volta será passando pelo aeródromo Fazenda Thália (SDUE), margeando a BR 376 e chegando até o aeródromo Max Fontoura (SSCF) em Campo Largo-PR.

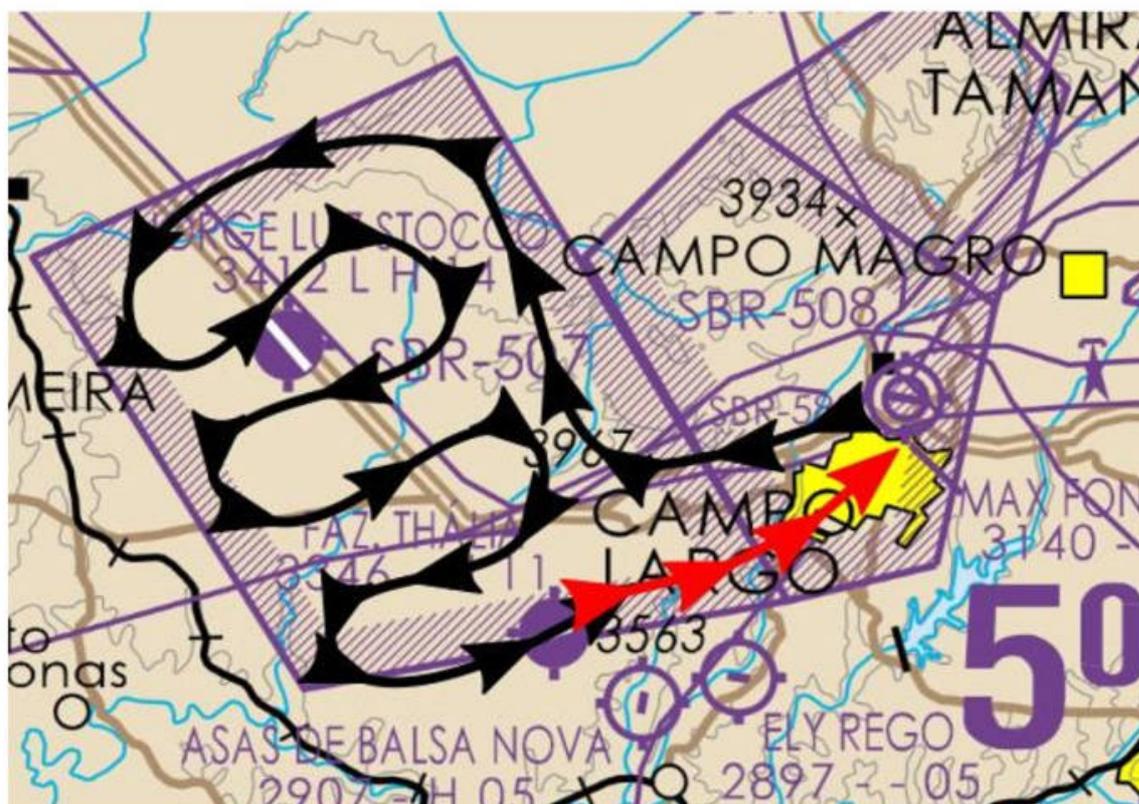
O objeto de sobrevoo da rota Ponte dos Arcos é a Ponte dos Arcos, localizada no município de Balsa Nova. O tempo estimado de voo é de 20 a 25 minutos.



**8) Rota SBR 507**

A decolagem será realizada do aeródromo Max Fontoura (SSCF) em Campo Largo-PR. Após livrar o circuito de tráfego visual será realizado voo na Área Restrita SBR 507 Balsa Nova. Após o sobrevoo na área será realizado o retorno ao aeródromo Max Fontoura (SSCF) em Campo Largo-PR.

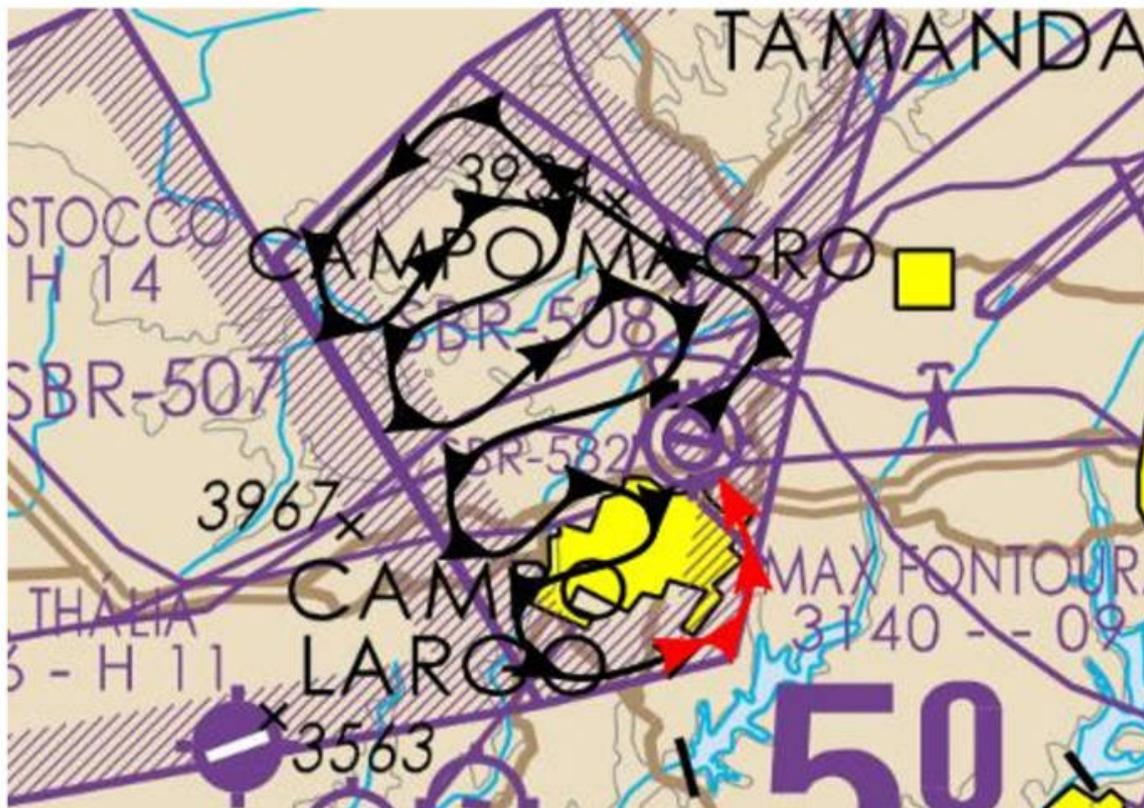
O objetivo do voo é proporcionar ao passageiro um sobrevoo próximo aos aeródromos Jorge Luiz Stocco (SJOY) em Palmeira-PR e aeródromo Fazenda Thália (SDUE) em Balsa Nova-PR, dentro da área restrita SBR 507. O tempo estimado de voo é de 20 a 30 minutos.



### 9) Rota SBR 508

A decolagem será realizada do aeródromo Max Fontoura (SSCF) em Campo Largo-PR. Após livrar o circuito de tráfego visual será realizado voo dentro da Área Restrita SBR 508 CAMPO LARGO, após o sobrevoo na área será realizado o retorno ao aeródromo Max Fontoura (SSCF) em Campo Largo-PR.

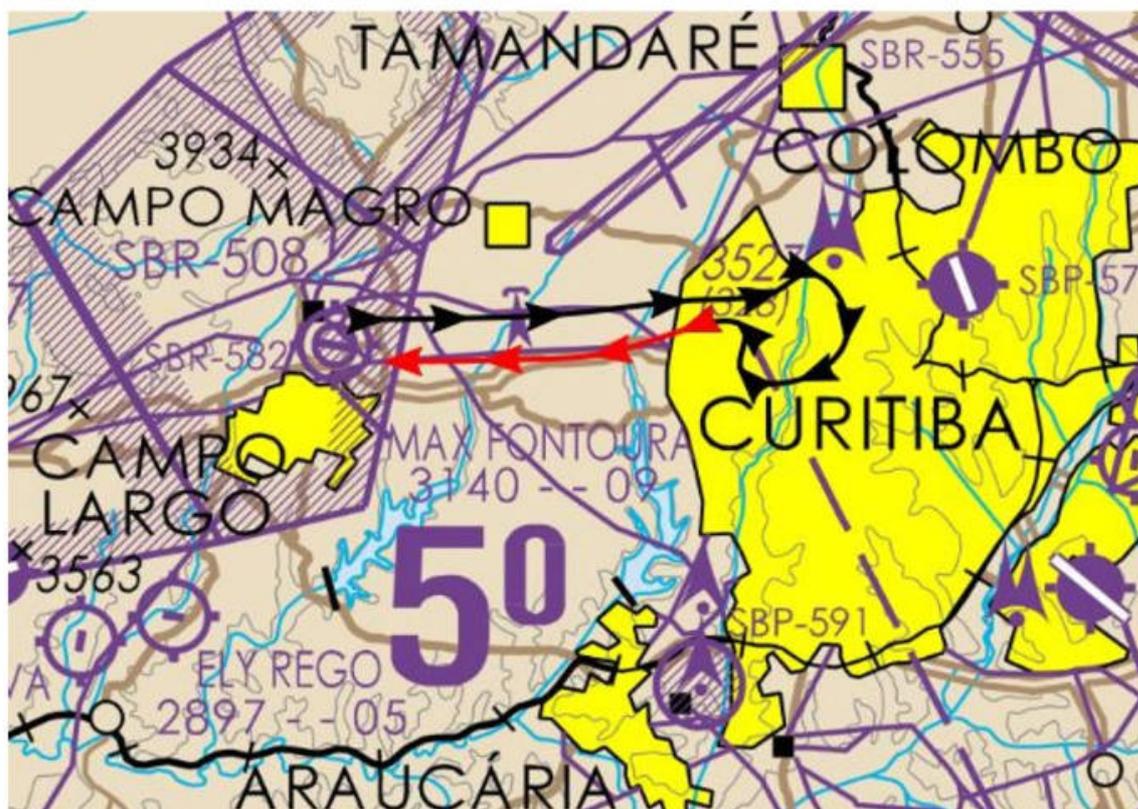
O objetivo do voo é proporcionar ao passageiro um sobrevoo próximo ao aeródromo Max Fontoura (SSCF) em Campo Largo-PR dentro da área restrita SBR 508. O tempo estimado de voo é de 20 a 30 minutos.



### 10) Rota Barigui

A decolagem será realizada do aeródromo Max Fontoura (SSCF) em Campo Largo-PR. Após livrar o circuito de tráfego visual será realizado voo margeando a BR 376 aproando o Parque Barigui, localizado em Curitiba aproximadamente a 12nm de SSCF. Após o sobrevoo do Parque Barigui será realizado o retorno margeando a BR 376 voando até o aeródromo Max Fontoura (SSCF) em Campo Largo-PR.

O objeto de sobrevoo é o Parque Barigui localizado na cidade de Curitiba. O tempo estimado de voo é de 15 a 25 minutos.



**NOTA:** Como as rotas voadas pela WE Fly não contém segmentos sobre a água, não é necessário a bordo da aeronave coletes salva-vidas e/ou de flutuadores.

**WE FLY SERVIÇOS  
AÉREOS ESPECIALIZADOS  
LTDA**

**Anexo A – Programa  
de Treinamento de  
Operações PTO**

**Manual  
Geral de Operações  
MGO**



**Revisão 01  
19/10/2022**

**INTENCIONALMENTE EM BRANCO**

## SUMÁRIO

SUMÁRIO .....	3
TERMO DE APROVAÇÃO .....	5
CONTROLE DE REVISÕES .....	7
1. INTRODUÇÃO .....	9
2. DEFINIÇÕES .....	9
3. CRITÉRIOS PARA TRIPULANTES DA WE FLY (QUALIFICAÇÃO DE PILOTOS / DOCUMENTOS REQUERIDOS) .....	10
4. PROGRAMAS .....	10
4.1. PROGRAMA DE PREVENÇÃO DO USO INDEVIDO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS .....	10
5. GUARDA DE REGISTROS - CONTROLE DE VALIDADE.....	11
6. INSTALAÇÕES, FACILIDADES E RECURSOS HUMANOS .....	12
7. TREINAMENTOS CONTRATADOS .....	12
8. CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DE APRENDIZAGEM .....	13
9. AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DOS CURSOS .....	13
10. CURRÍCULO DOS TREINAMENTOS.....	14
10.1. Treinamento Inicial.....	15
10.2. Treinamento Periódico .....	16
10.3. Treinamento de Requalificação.....	17
10.4. Treinamento SGSO .....	18
10.5. CURSO ADICIONAL DE PPSP .....	19
10.6. CURSO ADICIONAL DE SUPERVISOR ETSP .....	20

**INTENCIONALMENTE EM BRANCO**

## **TERMO DE APROVAÇÃO**

Eu, VIVIANE FABÍOLA CARNEIRO BARBOSA, na qualidade de Gestora Responsável da WE FLY Serviços Aéreos Especializados LTDA, aprovo o presente Programa de Treinamento de Operações, componente do Manual de Geral de Operações (MGO), desenvolvido para atender aos requisitos estabelecidos no item 136.23 (3) do RBAC 136 e a seção 91.5 (c) do RBAC 91.

A validade deste Programa integrante do MGO é indeterminada a partir desta aprovação, devendo a sua atualização ser comunicada à ANAC com antecedência necessária a sua aceitação, antes de sua incorporação às atividades da WE FLY.

---

Viviane Fabíola Carneiro Barbosa  
Gestora Responsável

**INTENCIONALMENTE EM BRANCO**

## CONTROLE DE REVISÕES

O registro de revisões descrito abaixo identifica as revisões desse anexo.

**NOTA:** Mantenha-o sempre atualizado. Havendo perda do mesmo, informe imediatamente a Gestora Responsável, visando à sua reposição.

REVISÃO	DATA	DATA DE INSERÇÃO	RESPONSÁVEL
Original	17/12/2021	17/12/2021	Julio Cesar Laska
01	19/10/2022	19/10/2022	Julio Cesar Laska

**INTENCIONALMENTE EM BRANCO**

## **1. INTRODUÇÃO**

O presente Programa de Treinamento tem como objetivo estabelecer e promover os procedimentos da WE Fly utilizados para capacitação inicial e periódica dos seus pilotos e consequente qualificação dos seus colaboradores para exercício de suas atividades.

## **2. DEFINIÇÕES**

### **Treinamento em SGSO**

Treinamento normatizado pela Gerência de Segurança Operacional que atende os requisitos de treinamento para a garantia e promoção da Segurança Operacional. Entre outras características possui carga horária mínima de 04 (quatro) horas, incluindo o tempo de avaliação.

### **Treinamento Inicial**

Treinamento requerido para tripulantes que ainda não tenham sido qualificados e nem tenham trabalhado na mesma função.

### **Treinamento Periódico**

Treinamento requerido para tripulantes que já tenham cumprido o Programa de Treinamento Inicial, visando assegurar que cada um se mantenha adequadamente treinado e permanentemente proficiente nas funções exercidas.

### **Treinamento de Requalificação**

Treinamento requerido para tripulantes previamente treinados e qualificados, mas que perderam a qualificação por não terem atendido, dentro dos períodos requeridos, aos requisitos de treinamento periódico previstos nesse PTO.

### **CMA**

Certificado Médico Aeronáutico.

### **3. CRITÉRIOS PARA TRIPULANTES DA WE FLY (QUALIFICAÇÃO DE PILOTOS / DOCUMENTOS REQUERIDOS)**

Nenhum piloto poderá atuar como comandante ou copiloto em uma aeronave operada pela WE Fly, a menos que possua Licença de Piloto Comercial (PC), Certificado de Habilitação Técnica para o tipo de avião (se requerido), qualificação VFR e Certificado Médico Aeronáutico (CMA) de 1º classe, além de ter cumprido o treinamento previsto para sua função conforme previsto neste Programa de Treinamento de Operações (PTO). Todas as licenças e habilitações devem estar válidas para que o piloto possa operar.

Os voos operados pela WE Fly ocorrerão somente se:

- A tripulação do voo estiver em conformidade com a tripulação mínima da aeronave, conforme estabelecida no seu certificado de aeronavegabilidade;
- Houver um piloto para atuar como piloto em comando designado pela WE Fly; e
- A operação for conduzida por tripulantes adequadamente licenciados / certificados e habilitados para a aeronave segundo o RBAC nº 61 ou RBHA 63, ou RBAC que vier a substituí-lo, para a função que exercem a bordo, com experiência recente, e detentores de certificados médicos aeronáuticos (CMA) válidos, emitidos em conformidade com o RBAC nº 67.

A licença de piloto comercial requerida por esta seção será obtida ou revalidada através de cheque ou recheques que serão realizados em escola de aviação ou aeroclubes homologados pela ANAC para tal, seguindo os requisitos aplicáveis e necessários para obtenção ou revalidação da licença conforme estabelecidos no RBAC 61 da ANAC. É responsabilidade do Diretor de Operações controlar a validade das licenças e encaminhar os tripulantes para treinamento e cheque ou recheque sempre que necessário.

### **4. PROGRAMAS**

#### **4.1. PROGRAMA DE PREVENÇÃO DO USO INDEVIDO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS**

Este programa é controlado pela GSO e é um programa a parte do MGSO denominado Programa de Prevenção do Risco Associado ao Uso Indevido de Substâncias Psicoativas na Aviação Civil – PPSP desenvolvido para atender aos requisitos do RBAC 120 da ANAC.

## **5. GUARDA DE REGISTROS - CONTROLE DE VALIDADE**

Cada tripulante da WE Fly, quando contratado terá um pasta individual (*file*) criada com seus documentos pessoais e documentos relacionados aos treinamentos. Essa pasta será arquivada por um período mínimo de 5 anos conforme seção 2.9 do MGO. Após o desligamento do tripulante, o seu file ainda será arquivado por um período mínimo de 2 anos. Todo e qualquer treinamento aplicado a tripulantes será devidamente registrado e arquivado, sob responsabilidade da Diretoria de Operações, em sua respectiva pasta (*file*), sendo impressos em formato de arquivo físico e em formato digitalizado (salvo em computador). Estes permanecerão a disposição dos Órgãos Governamentais, em caráter reservado, para fiscalização e outras diligências pertinentes que julgarem necessárias.

No “*file*”, além dos dados dos treinamentos a que foi submetido o tripulante, com as datas de início e do término, serão registrados também os dados pessoais, assim como as Folhas de Presença dos treinamentos.

O treinamento realizado em sala de aula será controlado através de Folha de Presença, que deverá ser assinada por cada aluno e pelo instrutor responsável, respectivamente, sendo, ao final, arquivada no “*file*” de cada tripulante. No verso das folhas de presença constará o Certificado de todos os colaboradores presentes no treinamento. Certificados individuais poderão ser emitidos a critério da Diretoria de Operações ou por solicitação do colaborador que recebeu o treinamento.

O controle quanto à validade dos treinamentos, da qualificação, da habilitação e dos CMA será realizado pela Gerência de Segurança Operacional em relação ao treinamento SGSO e PPSP, e pela Diretoria de Operações em relação aos demais treinamentos e validades das habilitações e do CMA dos pilotos, para dessa forma impedir operações irregulares.

O controle é feito através de uma planilha eletrônica onde são registrados todos os dados relacionados aos registros de treinamentos, habilitações e CMA contendo ao menos:

- Nome do colaborador;
- Data de admissão;
- Data do treinamento inicial;
- Validade do treinamento inicial;
- Data do último treinamento periódico ou de requalificação;
- Validade do último treinamento periódico ou de requalificação;
- Número da licença;
- Tipo de Habilitação;
- Validade da Habilitação;
- Tipo do CMA; e
- Validade do CMA.

O Diretor de Operações e o Gerente de Segurança Operacional acompanham regularmente a planilha de controle de treinamentos e habilitações, objetivando impedir operações irregulares e permitir o agendamento tempestivo dos treinamentos. O

Diretor de Operações realiza o encaminhamento para cheques, recheques e exames necessários à manutenção da validade das licenças, habilitações, CMA e qualificações para que todos os tripulantes realizem o desempenho seguro das nossas operações.

Sempre que alguma habilitação, licença, qualificação ou CMA necessário à operação está vencido, o Diretor de Operações irá comunicar a Gestora Responsável e afastar o tripulante de suas atividades até que sejam cumpridos todos requisitos necessários para que suas habilitações qualificações e CMA necessários estejam válidos.

## **6. INSTALAÇÕES, FACILIDADES E RECURSOS HUMANOS**

Os treinamentos são ministrados em local apropriado dentro da empresa ou empresas terceirizadas devidamente certificadas pela ANAC.

A WE Fly possui equipamentos necessários para ministrar treinamento (projektor de imagem, televisor, computador, notebook, equipamento de som, impressora) e se necessário pode contratar a infraestrutura de terceiros, destinada à realização de treinamentos, reuniões, palestras etc.

Se for necessário contratar a infraestrutura de terceiros, as salas contratadas deverão estar localizadas na cidade da sede administrativa ou operacional da WE Fly (a determinação do local é feita conforme o caso, dependendo dos envolvidos). As mesmas deverão ser equipadas com condicionador de ar, carteiras confortáveis, quadro branco, tela de projeção, e outros equipamentos necessários à realização, com êxito, das atividades mencionadas.

A WE Fly possui ainda uma Biblioteca com todo o material didático necessário aos treinamentos, permanecendo à disposição dos instrutores e alunos.

## **7. TREINAMENTOS CONTRATADOS**

Sempre que necessário, a WE Fly contratará outras empresas credenciadas pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, para a realização de um treinamento específico, para cheque ou recheque das habilitações caso não disponha de recursos para executá-lo.

A empresa contratada deverá cumprir o disposto no currículo ou segmento de currículo de um determinado tipo de treinamento previsto nesse Programa. Ou deverá cumprir os requisitos estabelecidos pelas legislações aplicáveis da ANAC.

O Diretor de Operações será responsável pela coordenação e supervisão de todas as atividades contratadas.

## **8. CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DE APRENDIZAGEM**

A avaliação do processo Ensino-Aprendizagem será aplicada em todas as fases do treinamento, visando medir a qualidade da instrução como um todo, sendo o aluno avaliado dentro do Programa quanto ao conhecimento dos temas ministrados.

Com relação ao conhecimento teórico, será utilizada a técnica objetiva, através de testes escritos, com perguntas de múltipla escolha, com apenas uma resposta correta, ou de afirmativas que podem ser “falsas ou verdadeiras”.

O aproveitamento mínimo deverá ser de 70% (setenta por cento), sendo que o Piloto que não atingir o percentual em referência e, por conseguinte, não alcançar os padrões exigidos pela WE Fly, a critério da Diretoria de Operações, poderá realizar nova avaliação. Nessa hipótese, não logrando êxito em nova avaliação, será encaminhado a Gestora Responsável, podendo esta deliberar por um novo treinamento direcionado ou, até mesmo, considerá-lo inapto para o exercício da função para a qual foi designado.

## **9. AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DOS CURSOS**

A avaliação de qualidade dos cursos, se realizada ocorrerá ao fim de cada curso e será feita pelos participantes. Não é obrigatória sua realização e ou identificação do avaliando. É composta de questões que buscam avaliar a qualidade do curso de maneira geral, como na apresentação, material utilizado, instrutor etc. As respostas são preenchidas entre 5 opções: ótimo, bom, regular, ruim e péssimo.

O GSO ou Diretor de Operações irão controlar e monitorar as informações obtidas através dessas avaliações com o objetivo de manter os cursos adequados e com a melhor qualidade possível.

**INTENCIONALMENTE EM BRANCO**

## 10. CURRÍCULO DOS TREINAMENTOS

### 10.1. Treinamento Inicial

Treinamento requerido para tripulantes que ainda não tenham sido qualificados e nem tenham trabalhado na mesma função. Após ser contratado para função de tripulante, todo colaborador antes de iniciar suas atividades deverá realizar o treinamento inicial.

O currículo de treinamento inicial contempla as seguintes características:

<b>Aplicação:</b>	Inicial (8 horas e 30 minutos)
<b>Aplicabilidade:</b>	Tripulantes que ainda não tenham sido qualificados e nem tenham trabalhado na mesma função na WE Fly
<b>Formatos de Instrução:</b>	Presencial teórico e prático
<b>Instrutor:</b>	Diretor de Operações, piloto com maior senioridade e ou Gerente de Segurança Operacional
CONTEÚDO PROGRAMÁTICO	
CARGA HORÁRIA	
Manuais da empresa	00:20
Regras de conduta e comportamentos inaceitáveis passíveis de punição	00:15
RBAC 136 e regras para condução dos voos panorâmicos	00:15
E.O e informações gerais sobre a empresa, aeronaves e suas operações	00:20
Critérios para Tripulantes e Responsabilidades e Deveres dos Pilotos	00:15
Procedimentos padronizados para realização dos voos panorâmicos	00:20
Briefings de Segurança	00:15
Procedimentos de despacho das aeronaves	00:30
Rotas e áreas de realização dos voos panorâmicos	00:15
Manobras e atitudes de voo aceitáveis	00:15
Treinamento prático de voo	00:30
Treinamento em SGSO	04:00
Avaliação	01:00
<b>HORAS TOTAIS</b>	<b>08:30</b>

## 10.2. Treinamento Periódico

Treinamento requerido para tripulantes que já tenham cumprido o Programa de Treinamento Inicial e após isso tenham se passado 24 meses. Também se aplica para aqueles que tenham cumprido o Programa de Treinamento Periódico e após isso tenha se passado 24 meses. O treinamento visa assegurar que cada um se mantenha adequadamente treinado e permanentemente proficiente nas funções exercidas.

O currículo de treinamento periódico contempla as seguintes características:

<b>Aplicação:</b>	Atualização a cada 24 meses (4 horas e 30 minutos)
<b>Aplicabilidade:</b>	Tripulantes que tenham recebido treinamento inicial ou periódico e após isso tenham se passado 24 meses
<b>Formatos de Instrução:</b>	Presencial teórico e prático
<b>Instrutor:</b>	Diretor de Operações, piloto com maior senioridade e ou Gerente de Segurança Operacional
CONTEÚDO PROGRAMÁTICO	
CARGA HORÁRIA	
Manuais da empresa	00:10
Regras de conduta e comportamentos inaceitáveis passíveis de punição	00:10
RBAC 136 e regras para condução dos voos panorâmicos	00:10
E.O e informações gerais sobre a empresa, aeronaves e suas operações	00:10
Critérios para Tripulantes e Responsabilidades e Deveres dos Pilotos	00:10
Procedimentos padronizados para realização dos voos panorâmicos	00:10
Briefings de Segurança	00:10
Procedimentos de despacho das aeronaves	00:10
Rotas e áreas de realização dos voos panorâmicos	00:10
Manobras e atitudes de voo aceitáveis	00:05
Treinamento prático de voo	00:30
Treinamento em SGSO	02:00
Avaliação	00:25
<b>HORAS TOTAIS</b>	<b>04:30</b>

### 10.3. Treinamento de Requalificação

Treinamento requerido para tripulantes previamente treinados e qualificados, mas que perderam a qualificação por não terem atendido, dentro dos períodos requeridos, aos requisitos de treinamento periódico previstos nesse PTO.

O currículo de treinamento de requalificação contempla as seguintes características:

<b>Aplicação:</b>	Inicial (8 horas e 30 minutos)
<b>Aplicabilidade:</b>	Tripulantes que perderam a qualificação por não terem atendido, dentro dos períodos requeridos, aos requisitos de treinamento periódico
<b>Formatos de Instrução:</b>	Presencial teórico e prático
<b>Instrutor:</b>	Diretor de Operações, piloto com maior senioridade e ou Gerente de Segurança Operacional
CONTEÚDO PROGRAMÁTICO	
CARGA HORÁRIA	
Manuais da empresa	00:20
Regras de conduta e comportamentos inaceitáveis passíveis de punição	00:15
RBAC 136 e regras para condução dos voos panorâmicos	00:15
E.O e informações gerais sobre a empresa, aeronaves e suas operações	00:20
Critérios para Tripulantes e Responsabilidades e Deveres dos Pilotos	00:15
Procedimentos padronizados para realização dos voos panorâmicos	00:20
Briefings de Segurança	00:15
Procedimentos de despacho das aeronaves	00:30
Rotas e áreas de realização dos voos panorâmicos	00:15
Manobras e atitudes de voo aceitáveis	00:15
Treinamento prático de voo	00:30
Treinamento em SGSO	04:00
Avaliação	01:00
<b>HORAS TOTAIS</b>	<b>08:30</b>

#### 10.4. Treinamento SGSO

O currículo de treinamento SGSO da Gerência de Segurança Operacional contempla as seguintes características:

<b>Aplicação:</b>	Inicial (4 horas) e Atualização a cada 24 meses com carga horária reduzida em 50% (2horas)
<b>Aplicabilidade:</b>	Gestora Responsável, Diretor de Operações, Pilotos e outros colaboradores julgados necessário pelo RSO ou pela GR.
<b>Formatos de Instrução:</b>	Presencial teórico e prático ou Ensino à Distância (EAD)
<b>Instrutor:</b>	Funcionário do GSO com Treinamento em SGSO ministrado pela ANAC
CONTEÚDO PROGRAMÁTICO	
CARGA HORÁRIA	
Processos das fases de implementação do SGSO na empresa	00:20
Regulação da ANAC para o SGSO	00:10
Princípios básicos de Gerenciamento de Segurança Operacional	00:30
Filosofia, políticas e cultura de segurança operacional da empresa, abrangendo integralmente seu Sistema de Gerenciamento da Segurança Operacional	00:20
Manual de Gerenciamento da Segurança Operacional (MGSO)	00:10
Identificação de perigos	00:10
Gerenciamento de riscos	00:20
Canais de comunicação para os fins da segurança operacional, com enfoque nos reportes	00:10
Estudos de casos	00:20
Programa de Prevenção de F.O.D.	00:15
Plano de Resposta a Emergências (PRE)	00:15
Programa de Prevenção de Substâncias Psicoativas (PPSP)	00:20
Avaliação	00:40
<b>HORAS TOTAIS</b>	<b>04:00</b>

\* O curso de PPSP pode ser um treinamento específico recebido conforme o PROGRAMA DE PREVENÇÃO DO USO INDEVIDO DE SUBSTÂNCIAS PSICOATIVAS da WE Fly, e nesse caso terá a validade de 5 anos.

Alternativamente, o público poderá realizar o treinamento ministrado pela ANAC ou outra empresa acreditada.

Cursos adicionais de SGSO podem ser solicitados por qualquer colaborador da empresa que julgar ser necessário. Esses cursos serão coordenados com a GSO e realizados assim que possível.

### 10.5. CURSO ADICIONAL DE PPSP

<b>Aplicação:</b>	Inicial e Reciclagem a cada 5 anos	
<b>Aplicabilidade:</b>	Funcionários ARSO	
<b>Formatos de Instrução:</b>	Presencial teórico ou Ensino à Distância (EAD)	
<b>Instrutor:</b>	Empresa/instrutor especializado, ESP ou RSO	
CONTEÚDO PROGRAMÁTICO		CARGA HORÁRIA
Informação de que os ETSP são exigidos pelo RBAC 120	Conforme PPSP	
As categorias de ARSO abrangidas pelo programa		
As circunstâncias em que um ETSP é requerido		
Procedimentos dos ETSP		
Informações relativas ao rol de substâncias psicoativas a serem testadas		
Informações relativas às substâncias, incluindo medicamentos acompanhados ou não de prescrição médica, de uso restrito para empregados ARSO		
Política relativa ao uso de substâncias psicoativas no ambiente de trabalho		
Indicação do nome de pessoas designadas para tirar dúvidas sobre o programa		
Explicação do que constitui uma recusa em submeter-se ao ETSP e suas consequências		
Informações sobre resultado positivo e suas consequências		
Informações sobre o programa de resposta a evento impeditivo		
Informações gerais sobre os: <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Efeitos do uso indevido de substâncias psicoativas na saúde, no trabalho e na vida pessoal do indivíduo;</li> <li>2. Sinais e sintomas do uso indevido de substâncias psicoativas; e;</li> <li>3. Métodos de tratamento disponíveis na comunidade para resolução de problemas associados ao uso indevido de substâncias psicoativas.</li> </ul>		
Avaliação		
<b>HORAS TOTAIS</b>		

### 10.6. CURSO ADICIONAL DE SUPERVISOR ETSP

<b>Aplicação:</b>	Inicial e Reciclagem (5 anos)	
<b>Aplicabilidade:</b>	Definido pela Gestora Responsável	
<b>Formatos de Instrução:</b>	Presencial teórico ou Ensino à Distância (EAD)	
<b>Instrutor:</b>	Empresa/instrutor especializado, RSO ou Especialista (ESP) da WE Fly conforme PPSP	
CONTEÚDO PROGRAMÁTICO		CARGA HORÁRIA
Requisitos da Norma - Aspectos Gerais		Conforme PPSP
As Substancias Psicoativas e suas consequências para a saúde e atividades de risco		
Resposta ao Evento impeditivo - Aspectos Gerais		
Encaminhamento para ETSP sob suspeita justificada		
Avaliação		
<b>HORAS TOTAIS</b>		

O curso adicional de Supervisor ETSP será ministrado conforme definido pela Gestora Responsável e registrado em planilha eletrônica.