

INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 001, DE 23 DE MAIO DE 1985

O SUPERINTENDENTE EXECUTIVO DA FUNDAÇÃO NACIONAL DO INDÍO, no uso das atribuições que lhe confere o Regimento Interno e, com base no item I, da Portaria nº 961/N, de 23 de maio de 1985,

R E S O L V E:

1 - Estabelecer que a tripulação das aeronaves da FUNAI, serão aquelas estabelecidas pela SUPEX, de acordo com a necessidade de serviço da época.

1.1 - Determinar que os tripulantes de aeronaves, baseados em Brasília, funcionarão como pilotos reservas, devendo substituir, sempre que se fizer necessário, outros tripulantes em caso de seus impedimentos eventuais, fora das áreas.

2 - Determinar que o tripulante em comando será o elemento de ligação com o STA, mantendo sempre o Titular da Unidade Executiva Regional informado.

3 - Determinar que todo o movimento de aeronave, no decorrer de qualquer missão, deverá ser comunicado, via rádio, ao STA, por via direta ou por meio de ponte com a UER.

3.1 - Dispor que para esse efeito, todas as aeronaves da FUNAI serão equipadas com transceptores SSB, podendo ser usadas as frequências relacionadas no Anexo 3 à presente Instrução Normativa.

4 - Dispor que os comandantes das aeronaves da FUNAI são os designados, em cada caso, pelo Titular do STA, levando em conta as necessidades do serviço e o desempenho profissional do tripulante, de acordo com a presente norma.

5 - Determinar que toda e qualquer missão só poderá ser realizada se o aproveitamento da aeronave nela utilizada for considerado econômico nas diversas etapas de voo, exceto

nas emergências.

6 - Determinar que a cada missão, o comandante da aeronave tenha em mãos a ordem de missão, devidamente assinada pelo Titular da UER que for utilizar a aeronave.

6.1 - A subordinação dos pilotos aos Delegados de que trata o item 7.1 da Portaria nº /85, são os seguintes:

1. cumprimento dos horários dos vôos estabelecidos;
2. cumprimento das missões de vôos a ele confiadas, desde que não fira a legislação aeronáutica;
3. autorização para se ausentar da base, com anuência do STA, e
4. escolha para os dias de folga semanal, de acordo com a legislação vigente.

7 - Determinar que o Titular da Unidade Regional referida nos anexos I (Quadro de Distribuição de Aeronaves) deverá pedir autorização à Superintendência Executiva para o uso da aeronave sempre que o limite de horas mensais tenha sido ultrapassado, exceto nos casos de emergência. As horas ultrapassadas serão deduzidas do saldo de horas do mês subsequente.

8 - Determinar que o STA, por intermédio do seu Titular, deverá apresentar, mensalmente à Superintendência Executiva o mapa que registra o índice de aproveitamento das aeronaves em cada área administrativa em que atua o referido setor.

9 - Os comandantes de aeronaves têm por dever:

- a. tomar, pessoalmente, conhecimento das escalas de vôo diariamente e dos plantões de final de semana, por telefone ou outro meio;
- b. tomar conhecimento das publicações de informações técnicas aeronáuticas; das emendas e modificações dos manuais de subi -

das, descidas, RNC e outras informações técnicas; e atualizá-las, ou delegar competência ao co-piloto ou segundo piloto para a execução desse trabalho;

- c. manter-se familiarizado com o manual de o peração da aeronave que pilota, alertando também o co-piloto ou segundo piloto a respeito desse item;
- d. cumprir rigorosamente as normas de tráfego aéreo vigentes, cobrando, também, esse item dos demais tripulantes sob seu coman do;
- e. revalidar com antecipação os exames de ca pacidade técnica e física, apresentan - do ao Titular do STA, em tempo hábil, para registro, dando o órgão para isso os meios necessários para que o tripulante as providencie;
- f. apanhar a ordem de missão correspondente ao voo que vai realizar e apresentar-se no aeroporto uma hora antes da decolagem, devidamente uniformizado, para as inspeções pré-voo, o planejamento da navegação e as consultas sobre condições metereológicas de rota e destino;
- g. conduzir o voo de forma a manter a disciplina a bordo, bem como as escalas, adotando para isso um "breafing" com intento de planejar a missão e a harmonia durante a viagem, coordenar o embarque e desembarque de pessoas e cargas, não permitindo, sob qualquer hipótese, colocar em risco a operação da aeronave;
- h. não embarcar passageiros, sejam eles in - dios ou servidores, sem autorização do responsável pela área onde se realiza a o

peração; quanto ao embarque de doentes, ouvir antes a opinião do médico, enfermeira, atendente de enfermagem e, na falta desses, o Chefe do Posto ou seu substituto eventual, e, só deslocar com a respectiva guia de encaminhamento;

i. transmitir, via rádio, para a base de operação da aeronave, todas as decolagens e estimativas, adicionando durante o percurso outras informações que possam dinamizar os embarques e desembarque nas escalas;

j. tomar todas as providências no pernoite para que a aeronave seja calçada e as capas dos tubos de "pitots", entradas de ar e travas de comando colocados, a fim de evitar danos a mesma em caso de tempestade durante a permanência em solo;

k. lançar no livro de bordo, em cada etapa, o número de passageiros e a relação da carga transportada na missão, tendo em vista o controle de aproveitamento de voo;

l. ao final de cada dia, informar ao STA, pelo rádio, o número de horas disponíveis até a revisão mais próxima das 100 horas, enviando, também, as primeiras vias do relatório de bordo e da ordem de missão, semanalmente;

m. registrar no livro de bordo todas as ocorrências técnicas e operacionais para serem avaliadas e sanadas pelo pessoal de terra e outras recomendações que possam contribuir para o bom funcionamento dos serviços aéreos, devendo os referidos registros serem assinados pelo comandante da aeronave;

n. registrar, no verso da ordem de missão, as ocorrências de caráter técnico-administrativo, enviando ao STA, juntamente com os relatórios de bordo para levar ao conhecimento da administração central, caso o fato se justifique, cabendo aos demais tripulantes os mesmos deveres;

o. operar a aeronave de acordo com o manual do fabricante sô excedendo os limites em casos de força maior, que deverá ser registrado no livro de bordo e ordem de missão;

p. dividir as etapas de vôo com o segundo piloto, permitindo ao mesmo operar o equipamento no assento do lado esquerdo, sô fugindo a essa norma nos casos especiais e a critério do comandante, e

q. cumprir o programa de escalas contido na ordem de missão, salvo:

1. quando lhe seja solicitado um deslocamento de emergência o qual deverá ser registrado no verso da ordem de missão;

2. quando, por falta de cargas ou de passageiros, seja conveniente eliminar ou alterar as escalas, visando a economizar horas de vôo;

3. quando, por questões técnicas que afetam a segurança de vôo, não for possível cumprir o programa de escalas estabelecido, e

4. quando houver alteração na missão com autorização da Superintendência Executiva, Chefe do STA ou Delegado Regional onde se encontra baseada a aeronave.

ve.

10 - Determinar que o cumprimento das normas operacionais e disciplinares, no âmbito de cada aeronave em missão, é da responsabilidade do respectivo comandante, comunicando via rádio sempre que possível.

10.1 - O co-piloto, segundo piloto ou mecânico, quando houver, estarão subordinados ao comandante da aeronave, único responsável pela operação e segurança do equipamento, independente do assento que esteja ocupando na cabine.

10.2 - O comandante da aeronave, onde não houver mecânico, deve visar todas as notas de custos de serviços e aquisição de peças em oficinas da base de Brasília, antes das mesmas serem encaminhadas para pagamento.

11 - Os co-pilotos e segundos pilotos têm por dever:

a. cumprir as mesmas normas a que estão sujeitos os comandantes, bem como outros itens que possam surgir em decorrência da operação da aeronave em missão, sob as ordens do piloto em comando, só não podendo ser atribuído ao co-piloto e segundo piloto a responsabilidade operacional da aeronave.

12 - Cabe às funções de co-piloto e segundo piloto o seguinte:

- a. atualização dos manuais de voo e outras publicações;
- b. inspeção pré-voo e pós-voo nas escalas;
- c. planejamento da navegação e organização dos materiais;
- d. fiscalização de abastecimento, comissaria e embarque e desembarque de passageiros;
- e. "check list" de cabine no solo e durante

o voo;

f. fonia e navegação;

g. escrituração do livro de bordo;

h. nas aeronaves que comportam apenas um piloto, todas as atribuições disciplinadas nos itens 11 e 12 serão executadas pelo mesmo.

13 - A critério do comandante, quando os co-pilotos e segundos pilotos estiverem aptos e operando no assento do lado esquerdo, os itens "e" e "f" do parágrafo anterior serão executados pelo piloto em comando.

14 - Cabe aos mecânicos de aeronave:

a. tomar conhecimento das escalas de voo diariamente e dos plantões de final de semana;

b. tomar conhecimento dos BS de aeronaves, anotar, controlar e fazer o pedido dos materiais dos mesmos, desde que autorizado pelo Titular do STA;

c. apresentar-se no aeroporto uma hora antes das decolagens para as inspeções pré-voo, abastecimento, comissaria, carregamento de carga e bagagem, e 30 minutos antes de pouso das aeronaves para tomar conhecimento dos reportes de manutenção da aeronave e a verificação pós-voo além de outras providências solicitadas pelo comandante da aeronave;

d. cumprir expediente de forma a ser localizado nas necessidades de serviço, executar os serviços de manutenção de pista e ventuais, fiscalizar a execução de serviços de limpeza e outros após o voo, fazer as revisões periódicas nas aeronaves que se encontrem na base, cujos serviços

não dependam técnica e legalmente de oficinas;

- e. acompanhar e fiscalizar as revisões das aeronaves que façam serviços em sua base ou em outra área, desde que solicitado pelo Titular do STA;
- f. avaliar os custos dos serviços fora das inspeções normais que incluam trocas de peças e mão-de-obra de custos altos e informar ao chefe imediato para a conveniência de executar ou não tais serviços e reposições de materiais, tendo ainda, por obrigação, fiscalizar a troca e revisão de qualquer peça retirada da aeronave e prestar conta desses materiais ao Titular do setor;
- g. cobrar das empresas contratadas para a - tendimento de pista e outras pessoas que trabalham sob a forma de serviços prestados, a execução rigorosa do trabalho a e les confiado, comunicando ao Titular do STA quando tais serviços não corresponde rem à expectativa desejada.



ANEXO I

DISTRIBUIÇÃO DAS AERONAVES PELAS BASES DE APOIO

Cada aeronave terá uma área de cobertura específica partindo da base de apoio, como segue:

Aeronave PT FBU - ISLANDER

Base de apoio: 2a. DR/Belém-PA - cobrindo aproximadamente 2/3 da jurisdicionada à 1a. DR/Manaus.

Aeronave PT FAQ - MINUANO

Base de apoio: 2a. DR/Ajudância de Marabá-PA - cobrindo aproximadamente 1/3 da área da 2a. DR/Belém.

Aeronave PT LDE - CESSNA 206

Base de apoio: 10a. DR/Boa Vista-RR - cobrindo toda a área da 10a. DR.

Aeronave PT KYA - ISLANDER

Base de apoio: 8a. DR/Porto Velho-RO - cobrindo toda a área da 8a. DR, incluindo Ajudância do Acre e parte do Parque Indígena do Aripuanã.

Aeronave PT FAP - MINUANO

Base de apoio: 15a. DR/Vilhena-RO - cobrindo área em toda extensão da BR 364.

Aeronave PT FBV - ISLANDER

Base de apoio: 1a. DR/Manaus-AM - cobrindo toda a área jurisdicionada à 1a. DR.

Aeronave PT FAS - BANDEIRANTE

Base de apoio: Brasília-DF - cobrindo todo o Território Nacional.

Aeronave PT FAR - SENECA

Base de apoio: Brasília-DF - cobrindo áreas dos Estados de Mato Grosso, Goiás, Bahia e Minas Gerais.

Aeronave PT FON - CESSNA 206

Base de apoio: Rio Branco/AC - cobrindo a área em apreço.

A priori as aeronaves do órgão cobrem as áreas acima mencionadas, podendo, no entanto, ser requisitadas para atender outras regiões, a critério da Superintendência Executiva.



ANEXO II

DISTRIBUIÇÃO DE TRIPULANTES NA BASE DE BRASÍLIA

Tripulação da Aeronave: Turbo hélice

Titulares: Serão os três pilotos mais antigos no quadro, habilitados e que satisfaçam as exigências da presente norma.

Co-pilotos: Serão os três tripulantes mais antigos na sequência, desde que estejam habilitados e satisfaçam as exigências da presente norma.

Tripulação da Aeronave: Bimotores convencionais.

Titulares: Serão os três co-pilotos reserva dos turbo hélice.

Reservas: Serão os titulares dos turbo hélice, na ordem inversa da antigüidade.

Em caso de monomotor o mais moderno na base será o titular, os reservas serão os pilotos dos bimotores convencionais e turbo hélice.

Base Belém: 01 aeronave bimotor com 02 tripulantes.

Base Porto Velho: 01 aeronave bimotor com 02 tripulantes.

Base Marabá: 01 aeronave monomotor com 01 tripulante.

Base Vilhena: 01 aeronave monomotor com 01 tripulante.

Base Boa Vista: 01 aeronave monomotor com 01 tripulante.

Base Manaus: 01 aeronave monomotor com 02 tripulantes.

Base Rio Branco: 01 aeronave monomotor com 01 tripulante.

ANEXO III

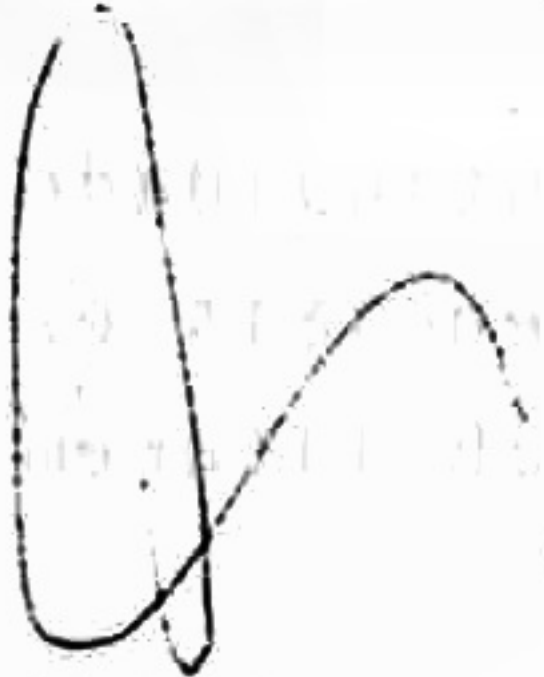
A INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 001

Frequência 6.768 - Belém, Marabá, Itaituba, Altamira e PQXIN.

Frequência 8.147 - Manaus, Boa Vista, PQXIN, PQARA, Porto Velho, Brasília, Governador Valadares e Vilhena.

Frequência 13.966 - Todas as Delegacias do Nordeste, mais Brasília, Belém, Manaus, Boa Vista, Curitiba, Porto Alegre, São Luís, Governador Valadares e Vilhena.

OBS: Deverão ser utilizadas para pequenas distâncias as frequências baixas e para as longas distâncias as frequências altas.



ANEXO À INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 001

ANEXO 04

Dispor que na estrutura do Setor de Transporte Aéreo o critério e as normas para a promoção interna dos tripulantes, levando em conta equipamentos e bases dos mesmos, serão os seguintes, considerando que, em princípio, os tripulantes, para serem promovidos, obedecerão os critérios de remanejamento interno, preenchendo ainda os requisitos abaixo relacionados:

1. ter as credenciais compatíveis;
2. atender o critério de antiguidade;
3. estar seu nível técnico, operacional e moral compatível com a promoção, sendo para isso criada uma comissão avaliadora composta por três tripulantes do quadro, escolhidos por sorteio, fazendo a votação individual e secreta, cujos resultados serão apresentados à Chefia do STA, prevalecendo a opinião da maioria.
4. os elementos que tenham antiguidade para a promoção e não tiverem as credenciais exigidas, terão prazo de um ano para se habilitarem.

CANDIDATO A PILOTO - CRITÉRIOS E REQUISITOS

- 1 - Piloto de monomotor
 - a. piloto comercial
 - b. 1.000 horas de voo em comando comprovado na CIV.
- 2 - De Piloto de Monomotor para Co-piloto de bimotor
 - a. preencher os requisitos do item anterior.
 - b. voo por instrumentos teórico.

c. conhecimento dos sistemas do equipamento.

3 - De Co-piloto de bimotor para Segundo Piloto de bi motor

a. preencher os requisitos do item anterior.

b. voo para instrumentos prático.

c. 100 horas de voo no equipamento como co-piloto e 10 horas de instrução na esquerda.

d. checado no equipamento pela D.A.C.

4 - De Segundo Piloto de bimotor para Comandante de bimotor

a. preencher os requisitos do item anterior.

b. 200 horas de voo como Segundo Piloto no equipamento.

5 - De Comandante de bimotor para Co-piloto de turbo hélice

a. preencher os requisitos do item anterior.

b. ground school do equipamento.

c. 10 horas de instrução.

d. checado no equipamento como co-piloto pelo D.A.C.

6 - De Co-piloto de turbo hélice para Segundo Piloto de turbo hélice

a. preencher os requisitos do item anterior.

b. 150 horas de voo como co-piloto no equipamento.

c. 10 horas de voo em instrução no assento do lado esquerdo.

d. estar checado no equipamento, sem restrição pelo D.A.C.

7 - De Segundo Piloto de turbo hélice para Comandante de turbo hélice

- a. preencher os requisitos do item anterior.
- b. ter 300 horas de voo como segundo piloto no e quipamento.
- c. estar checado no equipamento, sem restrições pela D.A.C.

As transferências de base para atender promoção do interesse do tripulante só será feita a pedido.

No caso das bases monomotores vierem a possuir bimotures convencionais ou turbo hélice, será adotado o critério ora estabelecido.

Em princípio as contratações de tripulantes serão feitas para as bases onde houverem as vagas decorrentes do remanejamento interno no quadro, pelo critério de antiguidade.

No caso de tripulantes que eventualmente venham a substituir titulares de aeronaves de porte maior, será dispensado a exigência das credenciais mínimas constantes da presente norma, desde que não firam a legislação aeronáutica vigente, a - tendendo as necessidades do órgão.

A escolha para essas substituições serão feitas pel titular do setor, tomando por base o desempenho dos tripulantes e critério de reveamento.

Para efeito dessas normas, considera-se como respectivo titular a tripulação efetiva da aeronave, cuja conservação, a - tualização de manuais, documentos e conhecimentos técnicos operacionais da mesma possam ser cobrados a qualquer momento pelo Chefe do Setor, com resultado que satisfaçam os parâmetros técnicos compatível com a função do tripulante.

Periodicamente, poderá ser realizada palestras para avaliar os níveis de conhecimentos dos tripulantes sobre o equipamento que voa, legislação aeronáutica e outros conhecimentos relacionados com a função, inclusive instruções sobre o relacionamento com as comunidades indígenas.

O STA disporá de um mínimo de horas de vôo destinadas a atender uma programação para treinamento, adaptação e reciclagem dos tripulantes nos diversos equipamentos do órgão.



ON AVITAMBOV OKCHIRISMI A OCHMA

PO OCHMA



ANEXO A INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº

ANEXO 05

COTA DE HORAS PARA CADA AERONAVE NO ANO DE 1995

AERONAVE	B A S E	COTA DE HORAS MENSAL	COTA DE HORAS TRIMESTRAL
PT FAS	Brasília	60	180
PT FAR	Brasília	40	120
PT FAP	Brasília	40	120
PT FBU	Belém	40	120
PT FAQ	Marabá	40	120
PT FBV	Manaus	50	150
PT KYA	Porto Velho	50	150
PT LDE	Boa Vista	40	120
PT FON	Vilhena	40	120

NBS: As horas que exceder a cota estipulada será reembolsado os custos ao STA ao final de cada tri -
mestre.



CERTIDÃO Nº

069

CERTIFICO, atendendo a solicitação do(s) interessado(s), que na área caracterizada pelos limites definidos por coordenadas geográficas adiante consignadas, indicada no croqui constante do verso, e, após observada a instrução processual, não foi constada a presença de índio ou de aldeamento indígena.

CARTA/PRES./DPI/Nº:

AREA (ha):

7.900,4000

BASE CARTOGRAFICA:

MI-1498/IBGE

UF:

GO

[illegible]

/:/:/:/:/:/:/:/:/:/:/:/:/:/:/:/:/:/

/:/:/:/:/:/:/:/:/:/:/:/:/:/:/:/:/

ELIANE CARVALHO LIMA

Engenharia Civil

4374/D

REGIÃO

UF.

CPF ou CGC

002.730.661/53

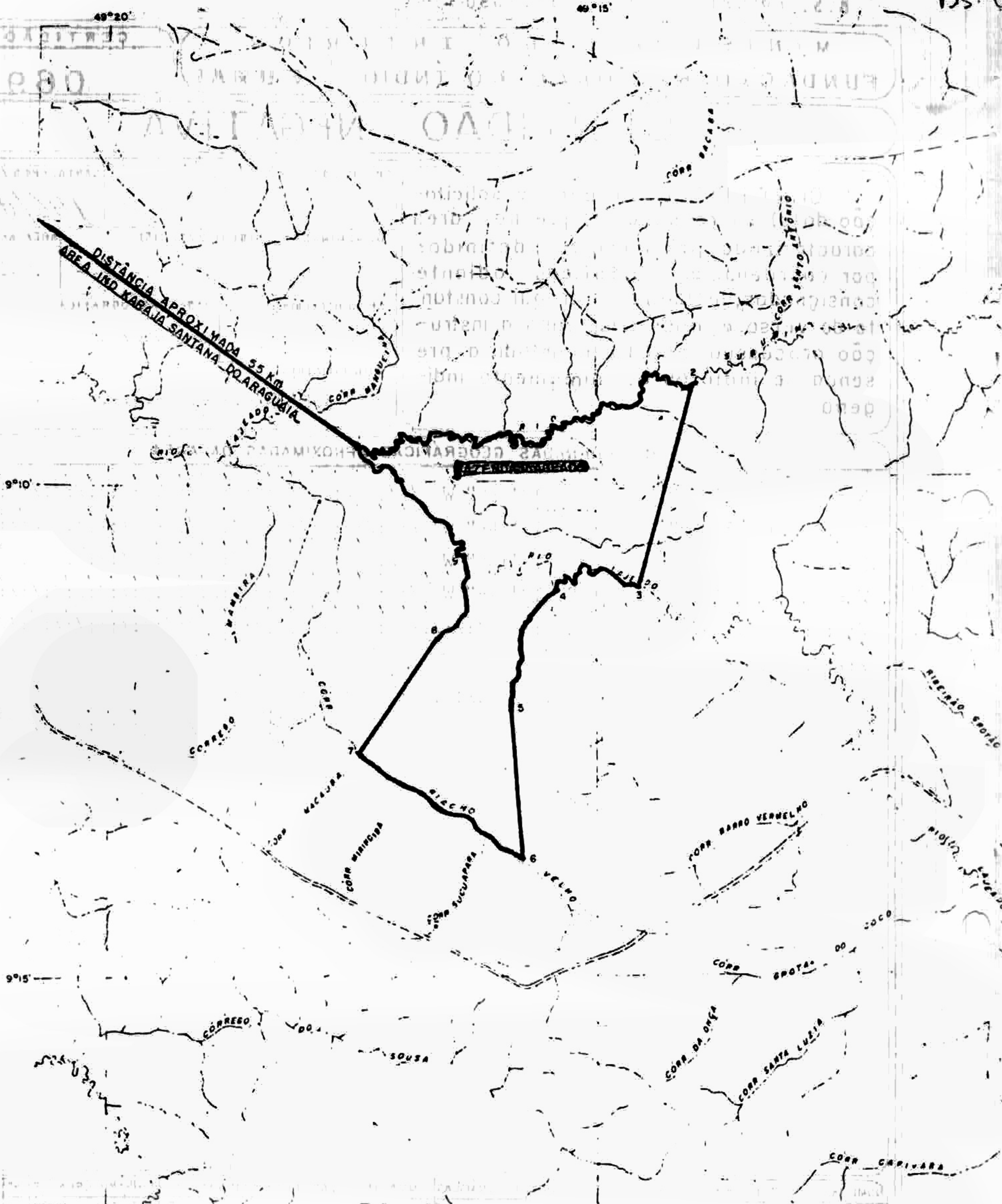
Brasilia, 22 MAI 1985

AUREO ARAUJO DA SILVA
DIRETOR DA DPI

GERSON DA SILVA ALVES
PRESIDENTE

OBS.: O(s) Interessado(s) se obriga(m) a comunicar a esta FUNDAÇÃO a ocorrência de trânsito ou perambulação de índios na área objeto da presente certidão, aceitando, inclusive, nessa eventualidade, a interdição oficial da área, com a finalidade de se evitar quaisquer conflitos.

B.S. nº 021/85/FUNAI-Pág. 051



LEGENDA

- ÁREA IND KARAJÁ SANTANA DO ARAGUAIA
- FAZENDA LAGEADO PLOTADA COM BASE NO MAPA E NAS COORDENADAS GEOGRÁFICAS, FORNECIDAS PELO TÉCNICO RESPONSÁVEL ENGº CIVIL ELIANE CARVALHO LIMA CREA Nº 4374/D - DF

COORDENADAS GEOGRAFICAS
APROXIMADAS DOS EXTREMOS

N = 2 - 9° 09' 00" S e 49° 13' 59" W
S = 6 - 9° 13' 48" S e 49° 15' 46" W
L = 3 - 9° 11' 05" S e 49° 14' 35" W
W = 1 - 9° 09' 40" S e 49° 17' 28" W



MINISTÉRIO DO INTERIOR
FUNDAÇÃO NACIONAL DO ÍNDIO - FUNAI
DIRETORIA DE PATRIMÔNIO INDÍGENA - DP

FAZENDA LAGEADO
JERÔNIMO JOSÉ DA MOTTA

DOIS IRMÃOS

GOIÁS

DEBEMOS
017 *WZ*
MILVARES DE MATOS

067

29 DR

MARIO MONTE FILHO

CROQUI DEMONSTRATIVO
CERTIDÃO NEGATIVA
116-88
F/NAI/BSR/Nº 0703/85.

PRO-1110-88
F/NAI/658/H2 0703/85.

ESCA 1 120 000 DATA 26/03/8

MI - 1498 - 1BGE

SECCO DE CAMPO CHIFF DE