



**Relatório das contribuições referentes à audiência pública do
REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL 105 - RBAC 105**

Janeiro - 2011

21 contribuições

Colaborador: JOÃO BATISTA STEGLICH COSTA	Instituição: FEDERAÇÃO GAUCHA DE PARAQUEDISMO
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 1
Previsão de se alterar a de piloto privado para piloto comercial a exigência para LPQD.	Manter como esta hoje – PP para LPQD.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Como ex-proprietário de aeronave, presidente da federação gaucha, paraquedista há 25 anos, venho pela presente requerer que se mantenha a exigência de piloto privado para fazer a carteira de LPQD, visto que hoje em dia o LPQD é um grande trunfo para os pilotos recém saídos dos aeroclubes poderem fazer horas de vôo, a custo zero, para poder ingressar no mercado de trabalho da aviação civil comercial, ou até como INVA. Essa alteração acarretará a médio e longo prazo carência de pilotos principalmente para PLA e INVA.</p> <p>Também cabe ressaltar que essa alteração prejudicará o paraquedismo pois dificultará encontrar pilotos com essas exigências e encarecerá de sobremaneira os custos para as escolas de paraquedismo, ou mesmo os aeroclubes que possuem departamento de paraquedismo em seus quadros.</p>	A proposta será analisada na audiência pública do RBAC 61.

Colaborador: GUTTENBERG REVEREY DO PRADO	Instituição: CLUBE ESCOLA DE PARAQUEDISMO VERTICALSPEED
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTONÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 2
<p>Modificações do RBHA105, cuja exigência para lançador de pára-quedistas é ser piloto comercial.</p>	<p>Manter o critério PILOTO PRIVADO (PP) para ser lançador de pára-quedistas, com curso especializado de LPQD.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Já é muito difícil manter uma escola de pára-quedismo, a burocracia em se manter uma aeronave civil lançando é enorme, os atuais critérios de solicitação de NOTAM é enorme e crescem as exigências a cada dia, e nós, sempre cedendo.</p> <p>Certamente, com a intenção de mudanças para obrigar a ser PC (piloto comercial) como critério para lançamentos acarretará a extinção de mais de 90% das escolas de formação de novos pára-quedistas, em detrimento dos altos investimentos até aqui realizados pelas mesmas, seja em segurança como em infra-estrutura, causando um prejuízo irreparável. Por outro lado, já está muito difícil a contratação de pilotos PP (piloto privado) cuja condição de ter um curso especializado LPQD (lançador de pára-quedistas), devendo se familiarizar com as peculiaridades da operação O curso de LPQD prepara com total segurança o piloto que vai assumir tal função. Por estes e outros relevantes motivos, a mudança acarretaria sérios prejuízos ao esporte, que tanto vem crescendo em nosso país, e divulgado na mídia nacional.</p>	<p>A proposta será analisada na audiência pública do RBAC 61.</p>

Colaborador: LUIS CARLOS VIEIRA	Instituição: CLUBE DE PARAQUEDISMO SKYDIVERS ARAPONGAS
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 3
<p>AERONAVES EXPERIMENTAIS PARA LANÇAMENTOS DE PARAQUEDISMO</p> <p>ATUALMENTE SO EXISTEM 04 AERONAVES EXPERIMENTAIS QUE A MAIS DE 15 ANOS REALIZAM ESTE TIPO DE LANÇAMENTO (SÃO AERONAVES QUE FORAM CONSTRUIDAS COM A ÚNICA FUNÇÃO DE ATENDER UMA ENTIDADE AERODESPORTIVA DE PARAQUEDISMO).</p>	<p>AERONAVES UTILIZADAS: QUE POSSAM SER EXPEDIDO O NOTAM DE TODAS AS CATEGORIAS TPX, TPP E PET DESDE QUE A AERONAVE EM COMANDO SEJA: APROPRIADA , MODIFICADA OU CONSTRUIDA PARA SALTO.</p> <p>PILOTO EM COMANDO SENDO LPQD. SEJA SOMENTE PARA FIM DE ESPORTE E LAZER, SEM FINS LUCRATIVOS.</p> <p>VINCULADA A UMA ENTIDADE AERODESPORTIVA.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>ACIDENTES OU INCIDENTES NA OPERAÇÃO DE PARAQUEDISMO:</p> <p>Já foram constatados por varias inspeções da ANAC a aeronave utilizada por muito tempo no paraquedismo nacional. E constataram.</p> <p>AERONAVES TPX EM OPERAÇÃO DE PARAQUEDISMO – SEGURO NÃO COBRE</p> <p>RESUMO O VOO É POR CONTA E RISCO DO OCUPANTE.</p> <p>AERONAVES TPP EM OPERAÇÃO DE PARAQUEDISMO – SEGURO NÃO COBRE</p> <p>RESUMO O VOO É POR CONTA E RISCO DO OCUPANTE.</p> <p>AERONAVES PET EM OPERAÇÃO DE PARAQUEDISMO – SEGURO NÃO COBRE</p> <p>É A ÚNICA QUE JÁ É BEM CLARA E O PARAQUEDISTA ASSINA UM TERMO ONDE</p>	<p>NÃO APROVEITADO</p> <p>Em uma breve análise das regulamentações referentes às categorias das aeronaves identificamos o seguinte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Portaria 190/GC5-2001, Art. 2o Para os efeitos destas Instruções, ficam definidas as seguintes conceituações: <ul style="list-style-type: none"> X - Táxi Aéreo – transporte aéreo público não-regular, executado mediante remuneração convencionada entre o usuário e o transportador, visando a proporcionar atendimento imediato, independente de horário, percurso ou escala, compreendendo as seguintes operações: <ol style="list-style-type: none"> a) transporte de passageiros; b) transporte de cargas; c) transporte de enfermos; d) vôo panorâmico; e) ligações sistemáticas; f) lançamento de pára-quedista; e

O VOO É POR CONTA E RISCO DO OCUPANTE.

AERONAVE É EXPERIMENTAL E O VOO É POR CONTA E RISCO PEÇO QUE ESTA PRESIDENCIA JUNTO A SEUS DIRIGENTES DEFENDAM A CLASSE PARAQUEDISTA E PRINCIPALMENTE DOS QUE UTILIZAM FERAMENTAS E MAQUINAS PARA QUE NOSSO ESPORTE CONTINUE SENDO PRATICADO COM INTEGRIDADE E SEGURANÇA.

LEMBRANDO QUE PRATICAMENTE TODOS ESTAS AERONAVES EXPERIMENTAIS QUE EXERCEM ESTA ATIVIDADE , NA EPOCA FORAM CONSTRUIDAS COM ESTE PROPOSITO PRINCIPAL QUE É PARA LANÇAMENTO DE PARAQUEDISTAS AS QUAIS CONSEGUIRAM SEUS CERTIFICADOS DE AERONAVEGABILIDADE E DE MATRICULA.

g) transporte “on-shore” e “off-shore”.

Portanto aeronaves de categoria **TPX podem** realizar lançamentos de paraquedistas, desde que sejam observados os requisitos técnicos referentes às aeronaves e aos tripulantes.

- O RBHA 47 no parágrafo 47.67(i) - Privada - Serviços Aéreos Privados (TPP)- Utilização: serviços realizados **sem remuneração**, em benefício dos proprietários ou operadores, compreendendo as **atividades aéreas de recreio ou desportivas**, de transporte reservado ao proprietário ou operador, de serviços aéreos especializados realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador, não podendo efetuar quaisquer serviços aéreos remunerados.

Assim, as aeronaves de categoria **TPP podem** realizar lançamento de paraquedistas **desde que sem remuneração**.

- O RBHA 91: estabelece no parágrafo 91.319 AERONAVE CIVIL COM CERTIFICADO DE AUTORIZAÇÃO DE VÔO EXPERIMENTAL. **LIMITAÇÕES OPERACIONAIS (CAVE):**

(1) **para outros propósitos que não aqueles para os quais o certificado foi emitido;** ou

(2) transportando pessoas ou bens **com fins lucrativos**.

(b) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave com certificado de autorização de vôo experimental fora da área de ensaio designada pelo CTA em coordenação com o DECEA **até que seja demonstrado que:**

(1) a aeronave é controlável ao longo de toda a faixa normal de velocidades e em todas as manobras a serem executadas; e

(2) a aeronave não possui características de projeto ou de **operação perigosas**.

Verificamos no RBHA 91 que a aeronave certificada como experimental, ou seja detentora de um CAVE, **NÃO PODE** realizar voos **diferente aos quais foi certificada**, e ainda com fins lucrativos, até que seja demonstrado a capacidade técnica operacional daquela aeronave em realizar esse tipo de operação aérea.

Sendo assim, não compete ao RBAC 105, regular o tema, uma vez que outros

	<p>regulamentos tratam do assunto certificação e operações dessas aeronaves.</p> <p>Por fim, os NOTAM são informações publicadas pelas entidades governamentais de controle de tráfego aéreo, e devem ser elaborados em conformidade com as regras daquele órgão, cuja atribuição, no Brasil, é do Comando da Aeronáutica.</p>
--	--

Colaborador: Felipe Laud do Prado	Instituição: Departamento de paraquedismo do Aeroclube de Concórdia SC	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTONÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	4
<p>Quanto a passar a ser obrigatório que o piloto lançador de paraquedistas seja piloto comercial, essa resolução é totalmente prejudicial à pratica do paraquedismo em todo o Brasil. Além da falta de pilotos comerciais no mercado, o que já onera os salários da categoria, se torna inviável a pratica do nosso amado esporte se tivermos que pagar salários de piloto comercial para pilotos lançadores de paraquedistas. Hoje 99% do paraquedismo praticado no Brasil utiliza o serviço de piloto privado com curso de LPQD (lançador de paraquedismo). O curso de LPQD já prepara o piloto privado para o lançamento de paraquedistas e vem funcionando bem em todos Brasil. O paraquedismo já é considerado um esporte relativamente caro, e dessa forma já é dificultoso praticá-lo. Mas se insistirem em normatizar o lançamento de paraquedistas a ser efetuado somente por pilotos comerciais nosso esporte estará fadado a extinção. Por favor revejam esta posição que é de suma importância para todos os profissionais e praticantes deste esporte!</p>	<p>Não foi apresentado.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Não foi apresentado.</p>	<p>A proposta será analisada na audiência pública do RBAC 61.</p>	

Colaborador: Marcio Henrique Caldas Araujo	Instituição: Oficina do Salto Paraquedismo e BASE Jump	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTONÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	5
<p>Manutenção nos equipamentos de salto e equipamentos de emergência, “paraquedas”.</p> <p>Homologação das licenças de Técnico em Manutenção de Paraquedas (Senior e Master parachute rigger) obtidas pela FAA. Habilitação de profissionais em manutenção em equipamentos de salto e equipamentos de emergência, “paraquedas”.</p> <p>Alteração para o tempo de validade nas dobragens do reserva nos equipamentos de salto e equipamentos de emergência.</p> <p>Pedido de NOTAM pelo piloto lançador diretamente a ANAC.</p> <p>Habilitação profissional, através da ANAC, de paraquedistas que atuam em saltos de demonstração.</p>	<p>A validação das licenças de Senior Parachute rigger e Master Parachute rigger aos profissionais que as obtiveram através da Federal Aviation Administration, FAA.</p> <p>A Habilitação de profissionais em manutenção em equipamentos de salto e equipamentos de emergência, “paraquedas”, através de avaliação escrita, oral e pratica, onde será avaliado o conhecimento técnico e pratico dos profissionais em manutenção pela ANAC e não pelas entidades desportivas.</p> <p>A alteração para o tempo de validade na manutenção preventiva dos equipamentos de salto e equipamentos de emergência, “paraquedas” de 120 dias para 180 dias conforme o padrão Norte Americano alterado pela FAA.</p> <p>Que o pedido de NOTAM seja feito diretamente a ANAC pelo piloto lançador responsável pelo lançamento dos paraquedistas, e não através das entidades desportivas.</p> <p>Que a ANAC através de prova escrita e pratica habilite os profissionais que atuam em saltos de demonstração.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>Justifico que a validação das licenças de Senior Parachute rigger e Master Parachute rigger pelos profissionais em manutenção em equipamentos de salto e equipamentos de emergência, “paraquedas”, obtidas através da FAA, já qualificam esses profissionais, sendo assim desnecessária uma nova avaliação,</p>	<p>NÃO APROVEITADO</p> <p>As atividades desportivas são reconhecidamente inúmeras pelo mundo, podendo ainda ser subdivididas em segmentos distintos pelos desportistas e organizadores de eventos e competições, portanto não possuem</p>	

evitando assim a disfunção burocrática pelo excesso de burocracia e também desafogando a ANAC com os processos administrativos.

Justifico a necessidade da **habilitação de profissionais em manutenção** em equipamentos de salto e equipamentos de emergência, “paraquedas”, através de avaliação escrita, oral e prática, com o objetivo de comprovar as habilidades e conhecimento dos profissionais em manutenção, evitando que técnicas de manutenções indevidas sejam realizadas, promovendo a segurança geral quer seja de atletas, pilotos, profissionais e terceiros que possam ser envolvidos.

Justifico a alteração do prazo de validade da inspeção e dobragem dos paraquedas reservas e equipamentos de emergência de 120 dias para 180 dias conforme o padrão Norte Americano alterado e já adotado pela FAA, pois o excesso de manutenção pode danificar os equipamentos comprometendo a segurança e integridade das partes e componentes.

Justifico que o pedido de **NOTAM** seja feito **diretamente a ANAC** pelo piloto lançador responsável pelo lançamento dos paraquedistas, e não através das entidades desportivas, pois o paraquedismo como uma atividade profissional deve ser assistido por um órgão público governamental e não pelas entidades desportivas evitando as perseguições políticas e interesses pessoais dos dirigentes das Federações Estaduais e Confederação Brasileira de Paraquedismo.

Justifico que a ANAC através de prova escrita e prática **habilite os profissionais** que atuam em saltos de demonstração, contribuindo para a segurança do público nos eventos em que os organizadores contratam profissionais para salto de demonstração.

regulamentação específica por parte dos organismos públicos, cabendo essa função às entidades representativas da classe, a fim de permitir o seu livre desenvolvimento. Essas entidades representativas, constituídas na forma da Lei, podem e devem zelar pelos interesses de seus associados que controlam essas atividades através das federações e/ou associações, portanto não compete à ANAC a edição de qualquer documento de habilitação aos seus operadores ou mesmo de mantenedores dos seus equipamentos. Convém ressaltar que os equipamentos utilizados não possuem qualquer processo de certificação aeronáutica no Brasil.

Em que pese o argumento de que essas atividades podem por em risco a vida dessas pessoas, bem como a de terceiros, o seu desenvolvimento sem qualificação ou preparo físico implica em delito, e deve ser apurado e julgado como qualquer outra atividade desse porte, pelas autoridades competentes.

Os NOTAM são informações publicadas pelas entidades governamentais de controle de tráfego aéreo, e devem ser elaborados em conformidade com as regras daquele órgão, cuja atribuição, no Brasil, é do Comando da Aeronáutica.

Colaborador: Jorge Derviche Filho – JOTA	Instituição: Confederação Brasileira de Pára-quedaismo - CBPq
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 6
<p>105.3 Regras gerais</p> <p>(a) Nenhuma pessoa pode realizar uma operação de paraquedas e nenhum piloto em comando de uma aeronave pode autorizar uma operação de paraquedas a ser realizado de uma aeronave, se a operação põe em risco o tráfego aéreo ou pessoas e bens na superfície.</p> <p>(b) Reservado</p> <p>(c) Reservado</p> <p>(d) O piloto em comando de uma aeronave só pode autorizar que uma pessoa execute um salto de paraquedas a partir de sua aeronave se:</p> <p>(1) existir NOTAM válido para a operação;</p> <p>(2) ele estiver habilitado como piloto lançador de paraquedista segundo o RBHA 61 ou RBAC que venha a substituí-lo;</p> <p>(3) a aeronave estiver com sua situação regularizada perante a ANAC e não possuir qualquer restrição que possa vir a afetar essa operação; e</p> <p>(4) reservado</p> <p>(5) Nenhuma pessoa pode realizar uma operação de paraquedas e nenhum piloto em comando de uma aeronave pode autorizar uma operação de paraquedas a ser realizada de uma aeronave, se a operação em solo não estiver sendo supervisionada por um RESPONSÁVEL LEGAL E RESPONSÁVEL TÉCNICO pela atividade apresentada pela entidade organizacional esportiva e devidamente reconhecida e nomeada pela autoridade governamental ANAC.</p>	<p>(5) Nenhuma pessoa pode realizar uma operação de paraquedas e nenhum piloto em comando de uma aeronave pode autorizar uma operação de paraquedas a ser realizada de uma aeronave, se a operação em solo não estiver sendo supervisionada por um RESPONSÁVEL LEGAL E RESPONSÁVEL TÉCNICO pela atividade apresentada pela entidade organizacional esportiva e devidamente reconhecida e nomeada pela autoridade governamental ANAC.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>O paraquedismo, assim como os demais esportes que envolvem risco de morte, precisa de uma fiscalização mais efetiva para sua realização segura e saudável.</p>	<p>NÃO APROVEITADO</p> <p>Como mencionado pelo próprio colaborador, não compete a ninguém, nem mesmo a ANAC, exercer o papel de responsável legal ou técnico pelas</p>

Atualmente, diferente do que era no passado recente, as entidades organizacionais do esporte (Confederação e Federações) **não possuem poder legal de impedir atividades onde a segurança é notoriamente negligenciada**. O sistema governamental por sua vez, atualmente, não preocupa-se com o esportista e/ou espectador, limita-se apenas a aeronaves, pilotos e propriedades. Em virtude disto muitos acidentes e até mesmo fatalidades tem ocorrido desde que a RBHA-105 foi mutilada e retirou-se destas entidades o poder de fiscalização. A idéia é oferecermos a ANAC nossa estrutura e organização nacional (representamos hoje 20 as Federações estaduais e distrital existentes) para levarmos segurança aos praticantes do esporte e seus espectadores, evitando acidentes graves e mesmo as mortes devido a esta verdadeira inadimplência de responsabilidades.

A simples presença numa atividade de um Responsável Técnico e um Representante Legal das entidades esportivas organizacionais neutra à atividade, sem dúvida nenhuma limitará ou mesmo irá extinguir os abusos que hoje ocorrem em atividades onde principalmente profissionais mais preocupados com seus proventos do que com a segurança dos paraquedistas e público, esta medida é essencial e esta é a oportunidade de implementá-la. Assim foi no passado recente, assim deveria ser no futuro próximo. O paraquedismo brasileiro vai agradecer e respirar aliviado.

realizações de atos notoriamente negligenciados, que correm por conta e risco dos próprios.

Colaborador: André José Fávero	Instituição: Aeroclube de Concórdia	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	7
<p>Na realidade o que falta é um treinamento mais aprimorado para o lançador, principalmente no que diz respeito a horas de comando na aeronave e o total domínio do equipamento. Muitos PP procuram no LPQD, forma de fazer horas de vôo em comando, sendo que a maioria acabou de sair do treinamento geralmente com aeronaves AB115, fazem 3 ou 4 horas no equipamento a ser voado, e vão adquirir experiência nos vôos de lançamento. (por duas ocasiões tive paraquedas abertos enquanto o paraquedista se encontrava no estribo da aeronave, um paraquedas principal parcialmente aberto e noutra ocasião, um reserva totalmente aberto que não pegou o estabilizador horizontal devido à manobra exercida com frieza, exatidão e principalmente o conhecimento da aeronave).</p> <p>Na maioria das áreas o equipamento utilizado é geralmente o Cessna C182, que é excelente para a missão. Porém ocorre que, subir a 10.000 ft, para lançamentos aff, conforme as condições climáticas, o tempo nunca é inferior a 28 minutos, isto a nível do mar. Temos áreas que são realizadas em aeródromos com 2.500 a 3.300 ft, obrigando subir de 12.500 a 13.300 ft MSL, com um tempo superior a 30 minutos e sem cilindro de oxigênio e já em zona de início de hipóxia, tornando de alto risco a operação. O piloto fica exposto a esta condição por algum tempo, (os últimos 2.000 ft são com baixa razão de subida; fazer a reta para o ponto de salto; configurar a aeronave para descida; chegar a uma zona de oxigenação adequada) em torno de 4 a 5 minutos.</p>	Não foi apresentado.	

<p>O tripulante da aeronave nem sempre tem condições de verificar a documentação dos atletas, que fica a cargo da escola de paraquedismo ou clube que promove a área, principalmente dependendo a quantidade de subidas, por muitas vezes sequer corta o motor da aeronave. A forma de controle que o piloto tem é apenas a ficha de isenção de responsabilidade para com a operadora do equipamento, seja SAE ou Aeroclube.</p> <p>Outro fator preponderante é a quantidade de operações realizadas por um único piloto em uma área de PQD, podendo chegar, dependendo os níveis de lançamento, de 10 a 15 para os mais altos, até 20 decolagens, considerando níveis mínimos e intermediários para lançamentos, além dos encargos de abastecimento da aeronave e as anotações no diário de bordo, o que acarreta sobrecarga de trabalho.</p> <p>Exigir que os paraquedistas utilizem os cintos de segurança; observem as condições meteorológicas; que não se dirija à tripulação no sentido de pressão para lançamentos em condições adversas; obrigar as operadoras de LPQD o fornecimento de paraquedas para o tripulante.</p> <p>Lançamento de paraquedistas é um vôo de risco que tem que ser olhado e fiscalizado com rigor.</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Sou piloto PC - ANAC 438911– Multimotor e LPQD e vejo de forma preocupante o modo que são tratados os pilotos lançadores.</p>	<p>NÃO APROVEITADO</p> <p>Os passageiros já são obrigados a utilizar os cintos de segurança, conforme o parágrafo 91.107(a) do RBHA 91.</p> <p>A observância das condições meteorológicas já é um requisito tanto aos paraquedistas como ao piloto em comando, conforme os requisitos 105.29 do RBAC 105 e 91.151 do RBHA 91.</p>

Cabe ressaltar que o Código Brasileiro de Aeronáutica em seu Art. 169. Versa:
*“Poderá o Comandante, **sob sua responsabilidade**, adiar ou suspender a partida da aeronave quando julgar indispensável à segurança de voo.”*

Portanto a decisão de decolar ou não para a realização de lançamentos de paraquedistas é do comandante da aeronave.

Qualquer operação aérea deve ser conduzida de forma segura e dentro dos limites operacionais do tripulante e da aeronave, garantindo assim a segurança dos referidos operadores aéreos, bem como de terceiros em solo quando da realização do pouso seguro, **não sendo cabível o “abandono em voo” da aeronave pelo piloto.** Portanto, não se faz necessária a utilização de paraquedas por tripulantes.

Colaborador: Airton Fernando Probst	Instituição: JUNTA GOVERNATIVA FEDERAÇÃO CATARINENSE DE PARAQUEDISMO - FECAP
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTONÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 8
<p>Atualmente, somos bombardeados com inúmeras normas que já limitam nossas operações, agora com a intenção de aprovação em Audiência Pública, da necessidade de um piloto LPQD, vir a ser um PC (Piloto Comercial), vai paralisar e inviabilizar o paraquedismo a nível nacional.</p> <p>Lembro, que existem muitas escolas áreas de paraquedismo, espalhadas por todo o território nacional, e 99% delas não têm e não terão condições, de ter a sua disposição um Piloto PC, para a continuação de seus trabalhos e atividades, desta forma inviabilizando o paraquedismo.</p> <p>Hoje, o paraquedismo a nível nacional, esta muito bem estruturado, com escolas e áreas profissionais que vivem de seu trabalho, onde pessoas e até famílias vivem e precisam deste trabalho, para se manter, pois investiram em um negócio com profissionalismo, para poder ter uma renda e viver desta, operar com a segurança exigida pela própria ANAC, CBPq – Confederação Brasileira de Paraquedismo, e seus comitês.</p> <p>Peço em nome dos Clubes, Instrutores (profissionais do esporte) e atletas, que analise com carinho esta solicitação, e que o bom senso prevaleça para não prejudicar o andamento de nossas entidades e profissionais, em todo o território nacional.</p>	<p>Não foi apresentado.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>Não foi apresentado.</p>	<p>A proposta será analisada na audiência pública do RBAC 61.</p>

Colaborador: Mauricio Galante	Instituição: Marinha do Brasil
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTONÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 9
<p>105.3 Regras gerais</p> <p>(a) Nenhuma pessoa pode realizar uma operação de paraquedas e nenhum piloto em comando de uma aeronave pode autorizar uma operação de paraquedas a ser realizado de uma aeronave, se a operação põe em risco o tráfego aéreo ou pessoas e bens na superfície.</p> <p>(b) Reservado</p> <p>(c) Reservado</p> <p>(d) O piloto em comando de uma aeronave só pode autorizar que uma pessoa execute um salto de paraquedas a partir de sua aeronave se:</p> <p>(1) existir NOTAM válido para a operação;</p> <p>(2) ele estiver habilitado como piloto lançador de paraquedista segundo o RBHA 61 ou RBAC que venha a substituí-lo;</p> <p>(3) a aeronave estiver com sua situação regularizada perante a ANAC e não possuir qualquer restrição que possa vir a afetar essa operação; e</p> <p>(4) reservado</p> <p>(e) Este regulamento estabelece regras e procedimentos operacionais. O seu cumprimento por parte dos paraquedistas e dos pilotos em comando que pretendam realizar demonstrações de paraquedismo com fins lucrativos não os isenta de cumprir também, as demais leis, normas e regulamentos federais, estaduais e municipais aplicáveis à atividade (legislação trabalhista, tributária, etc.).</p>	<p>105.3 Regras gerais</p> <p>(a) Nenhuma pessoa pode realizar uma operação de paraquedas e nenhum piloto em comando de uma aeronave pode autorizar uma operação de paraquedas a ser realizado de uma aeronave, se a operação põe em risco o tráfego aéreo ou pessoas e bens na superfície.</p> <p>(b) Para praticar o paraquedismo os participantes não necessitam possuir quaisquer certificados de habilitação, ou médicos, emitidos pela autoridade aeronáutica, podendo escolher livremente as agremiações que lhes capacite tecnicamente visando sua própria segurança e de terceiros, desde que cumpram este regulamento.</p> <p>(c) As agremiações de praticantes de paraquedismo não necessitam de autorização do Departamento de Aviação Civil para serem constituídas.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
O aspecto legal das regras gerais pode ser mais bem definido se adicionarmos estas sugestões, (muitas delas baseadas na RBHA 104 – vôo livre).	A proposta esclarece aos paraquedistas que a ANAC não emite quaisquer habilitações para a condução de suas operações, devendo os mesmos agirem de forma segura e atendendo ao estabelecido no referido regulamento. A proposta foi aproveitada com as devidas correções do órgão, com a seguinte

105.3 (b)e (c) - Em nossos dezesseis anos de paraquedismo e quase cinco mil saltos de experiência no Brasil e no exterior constataram que no Brasil há varias agremiações de nível nacional e regional que se promovem como as únicas seguras e certificadas pela autoridade aeronáutica visando atrair novos seguidores e potenciais clientes. Utilizando-se da vaga definição quanto a habilitações para realizar saltos de paraquedas e da desinformação para obter lucros, muitas delas freqüentemente agem a revelia da norma e não coíbem a conduta errônea de seus próprios agremiados. Por exemplo, a Confederação Brasileira de Paraquedismo (CBPQ) ameaça com retaliações legais por escrito em seus informativos todas as escolas do País e do Centro Nacional de Paraquedismo em Boituva-SP a não permitirem o salto de pessoas não filiadas a mesma, sendo que após o recolhimento das taxas para a sua própria existência, pouco faz para assegurar o cumprimento da RBHA 105 ou promover a segurança das operações de seus afiliados.

E comum verificar entre outros no centro nacional de paraquedismo em Boituva-SP: a presença de pessoas drogadas realizando saltos; festas “raves” nas dependências ao raiar do dia, regadas a droga e bebidas alcoólicas que se estendem ate poucas horas dos inicio das operações no dia seguinte; venda de bebidas alcoólicas durante a operação normal; total descaso ao trafego de pouso dos paraquedistas, causando em media uma morte ao ano no local por colisão em vôo e vários acidentes graves com pousos radicais; pousos freqüentes de paraquedas na rodovia Castelo Branco vizinha ao centro devido ao lançamento entre nuvens; e utilização de equipamentos solo e de salto duplo em desconformidade com as recomendações dos fabricantes

redação:

105.3 Regras gerais

(b) A pratica do paraquedismo não requer quaisquer certificados de habilitação, ou médicos, emitidos pela autoridade de aviação civil, podendo os seus operadores, escolher livremente as entidades de classe que lhes capacitem tecnicamente visando a sua própria segurança e a de terceiros, desde que atendam ao estabelecido nesse regulamento.

(c) As entidades de classe praticantes de paraquedismo não necessitam de autorização da autoridade de aviação civil para serem constituídas.

(qualificação, validade, modificação, etc.).

A norma pode esclarecer ao público externo que a escolha da agremiação e livre e de sua inteira responsabilidade, respeitando a concorrência de livre mercado, e que os órgãos governamentais não se fazem representar por uma ou outra instituição de interesse dos usuários, coibindo a representação falsa e a tentativa de prática de cartel.

105.3 (d)(4) - O preenchimento dos termos de isenção de responsabilidade antes dos saltos já é prática comum na comunidade paraquedista. Porém há uma incidência muito grande de saltos duplos com crianças de nove anos de idade e acima, o que fere os preceitos básicos da Lei 8069, de 13 de julho de 1990, Estatuto da Criança e do Adolescente, em que a criança é exposta a um risco em que não tem noção de sua gravidade, expondo sua integridade física.

Sendo o piloto responsável em não autorizar o salto de uma pessoa incapaz legalmente de assumir por escrito um risco em que não está sob seu controle e não tem idéia da dimensão do mesmo, esta prática ilegal deve ser extinta.

105.3 (f)(g) - Tal qual a RBHA104, a definição das infrações e citação das leis de contravenções penais reforça a idéia da responsabilidade legal de cada um sob suas ações durante a prática do paraquedismo.

Colaborador: EDUARDO ALEXANDRE BENI	Instituição: Secretaria Nacional de Segurança Pública – MJ	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	10
<p>Alteração da Subparte A e D da referida norma onde trata especificamente das “ATIVIDADES DE PÁRA-QUEDISMO DOS ÓRGÃOS DE SEGURANÇA PÚBLICA E DEFESA CIVIL”.</p> <p>Cancelamento da Subparte D.</p> <p>Alteração da Subparte A, incluindo o 105.1 (b) (3).</p>	<p>Alteração da Subparte A, incluindo o 105.1 (b) (3):</p> <p>“105.1 Aplicabilidade</p> <p>(b) Este regulamento não se aplica:</p> <p>(3) às atividades de paraquedismo realizadas pelos Órgãos de Segurança Pública, em operações aéreas especiais, ou seja: saltos de paraquedas realizados por membros dos Órgão de Segurança Pública, em atividades destinadas a assegurar a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio, proteção do meio ambiente, ações de defesa civil e atividades de bombeiros militares, a partir de aeronaves públicas, conforme RBAC específica.”</p> <p>Subparte D: cancelamento (reservado)</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>A inclusão do item 105.1 (b) (3) e o cancelamento da Subparte D se faz necessária tendo em vista a proposta de elaboração de norma específica sobre a Aviação de Segurança Pública.</p>	<p>APROVEITADO</p> <p>A proposta esclarece que as operações de segurança pública são de responsabilidade direta daqueles órgãos.</p>	

Colaborador: RÔMULO SOUSA DOS SANTOS	Instituição: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PARAQUEDISTAS DAS FORÇAS ARMADAS E OPERACIONAIS - PQDMIL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 11
Seção 105.1(c) – “regras gerais de <i>operações</i> de aeronaves”	Seção 105.1(c) – “regras gerais de <i>operação</i> de aeronaves <i>civis</i> ”
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Conforme previsto no RBHA 91.	APROVEITADO A proposta esclarece e padroniza o termo com outros regulamentos.

Colaborador: RÔMULO SOUSA DOS SANTOS	Instituição: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PARAQUEDISTAS DAS FORÇAS ARMADAS E OPERACIONAIS - PQDMIL	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	12
Seção 105.3(a), Seção 105.17, Seção 105.17(b)(1) e (c) – “uma operação de paraquedas”	Seção 105.3(a) – “saltos de paraquedas”	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>A Seção 105.1(d) da Minuta já definiu o nome da atividade, ademais evitar-se-á uma profusão de definições.</p> <p>Outrossim, neste meio esportivo, “operar um paraquedas” estaria mais ligado a acionar os comandos para abertura dos velames principal ou reserva, efetuar comandos de direcionamento para navegação, pouso, etc.</p>	<p>APROVEITADO</p> <p>A proposta padroniza o termo “SALTOS DE PARAQUEDAS” de maior familiaridade dos seus operadores.</p>	

Colaborador: RÔMULO SOUSA DOS SANTOS	Instituição: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PARAQUEDISTAS DAS FORÇAS ARMADAS E OPERACIONAIS - PQDMIL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 13
Seção 105.17(b)(2) – “deve ser mantido <i>duas comunicações</i> via rádio entre o piloto do avião envolvido na <i>operação de paraquedas</i> e a torre de controle do aeroporto sobre ou para o qual a <i>operação de paraquedas</i> está sendo conduzida.”	105.17(b)(2) – “deve ser mantido <i>contato bilateral</i> via rádio entre o piloto do avião envolvido na operação de <i>lançamento de paraquedistas</i> e a torre de controle do aeroporto sobre ou para o qual <i>esta</i> operação está sendo conduzida.”
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Redação retirada do FAR PART 105.	APROVEITADO A proposta apresenta melhor redação ao requisito.

Colaborador: RÔMULO SOUSA DOS SANTOS	Instituição: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PARAQUEDISTAS DAS FORÇAS ARMADAS E OPERACIONAIS - PQDMIL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 14
Seção 105.17(d) – “Um paraquedista pode <i>ficar à deriva durante esse</i> aeroporto com seus equipamentos funcionando corretamente se <i>o mesmo voar</i> , no mínimo, 2.000 pés (ou 610 metros) acima do <i>que o padrão</i> de tráfego do aeródromo, e evite criar <i>um perigo</i> para o tráfego aéreo ou a pessoas e bens no solo.”	Seção 105.17(d) – “Um paraquedista pode <i>sobrevoar um</i> aeroporto com seus equipamentos funcionando corretamente se <i>estiver</i> , no mínimo, 2.000 pés (ou 610 metros) acima do <i>circuito</i> de tráfego do aeródromo, e evite criar <i>riscos</i> para o tráfego aéreo ou a pessoas e bens no solo.”
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
Redação retirada do FAR PART 105.	APROVEITADO A proposta apresenta melhor redação ao requisito.

Colaborador: RÔMULO SOUSA DOS SANTOS	Instituição: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PARAQUEDISTAS DAS FORÇAS ARMADAS E OPERACIONAIS - PQDMIL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 15
<p>Seção 105.29a (a) – “Nenhuma pessoa pode realizar uma operação de paraquedas e nenhum piloto em comando pode permitir que uma pessoa realize uma operação de paraquedas de um avião entre o pôr e o nascer do sol, a menos que a pessoa ou objeto que descem do avião mostre uma luz que seja visível por pelo menos 5000 metros e esteja previsto em NOTAM.”</p> <p>Seção 105.29a (b) – “(b) A luz exigida pelo parágrafo (a) desta seção deve ser exibida a partir do momento que a pessoa ou o objeto esteja com o paraquedas aberto até atingir a superfície.”</p>	<p>Seção 105.29a (a) – “Nenhuma pessoa pode realizar um salto de paraquedas e nenhum piloto em comando pode permitir que uma pessoa realize um salto de paraquedas de seu avião entre o pôr e o nascer do sol, a menos que a pessoa ou objeto lançado do avião esteja equipada(o) com um dispositivo luminoso que seja visível por pelo menos 5000 metros e esteja previsto em NOTAM.”</p> <p>Seção 105.29a (b) – “(b) O dispositivo luminoso exigido pelo parágrafo (a) desta seção deverá ser ativado a partir do momento que a pessoa ou o objeto esteja com o paraquedas aberto até atingir a superfície.”</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
A proposta objetiva melhorar a compreensão do texto da Minuta.	<p>APROVEITADO</p> <p>A proposta apresenta melhor redação ao requisito.</p>

Colaborador: RÔMULO SOUSA DOS SANTOS	Instituição: ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PARAQUEDISTAS DAS FORÇAS ARMADAS E OPERACIONAIS - PQDMIL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 16
<p>Hodiernamente o paraquedismo é o esporte dito “radical” que, estatisticamente, oferece o mais alto nível de segurança em sua prática, distante é o tempo em que se utilizavam grandes paraquedas redondos de seda que obrigavam os paraquedistas a rolamentos para minimizar o grande impacto com o solo ao pousarem.</p> <p>Os paraquedas atuais dispõem de velames de variadas performances, permitindo ao desportista planejar a totalidade de seu salto. Dentre as inovações tecnológicas disponíveis para a atividade a mais interessante e efetiva é o “DAA” (Dispositivo Automático de Abertura), este dispositivo autônomo, caso o paraquedas não seja comandado pelo paraquedista, efetuará a abertura automática do mesmo evitando acidentes.</p> <p>Este dispositivo é utilizado pela grande maioria dos atletas, a Autoridade de Aviação Civil Brasileira, alinhando-se aos “usos e costumes da sociedade” poderia aproveitar a oportunidade e, no objetivo de aumentar a segurança dos praticantes do esporte, definir no novo RBAC 105 a obrigatoriedade do uso de dispositivos DAA em qualquer salto de paraquedas abrangidos por este Regulamento.</p>	<p>Seção 105.32 – “Nenhum atleta pode realizar um salto de paraquedas e nenhum responsável técnico de salto pode permitir a realização de saltos de paraquedas sob sua responsabilidade, sem que cada paraquedista esteja equipado com paraquedas provido de Dispositivo Automático de Abertura (DAA), o qual deverá ser ativado antes do embarque e estar em perfeitas condições de funcionamento e em dia com suas revisões”.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>A proposta objetiva aumentar a segurança dos praticantes do esporte.</p>	<p>NÃO APROVEITADO Os equipamentos e dispositivos utilizados nos saltos de paraquedas não possuem certificação aeronáutica, portanto não podem se tornar requisito.</p>

Colaborador: PEDRO RONALT VIEIRA	Instituição: DIRETORIA DE SERVIÇO GEOGRÁFICO DO EXÉRCITO
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 17
<p>(b) Este regulamento não se aplica:</p> <p>(1) às atividades de paraquedismo das Forças Armadas do País, ou seja: saltos de paraquedas realizados por membros das Forças Armadas, em atividades exclusivamente militares, a partir de aeronaves militares e dentro de espaços aéreos sob controle das Forças Armadas</p>	<p>(b) Este regulamento não se aplica:</p> <p>(1) às atividades de paraquedismo das Forças Armadas do País, ou seja: saltos de paraquedas realizados por membros das Forças Armadas ou das Forças Auxiliares, em atividades exclusivamente militares, a partir de aeronaves militares ou de aeronaves sob controle e operação de organização militar e dentro de espaços aéreos sob controle das Forças Armadas ou com NOTAM para operação, adestramento, exercício ou demonstração; e</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>As Forças Auxiliares, destinadas a assegurar a ordem e a segurança pública ou destinadas a proteger e apoiar a população em emergências e a prevenir e combater incêndios de qualquer tipo, executam atividades de adestramento de pára-quedismo com as finalidades de busca, salvamento, resgate, cerco, controle de tumultos, distúrbios e motins, treinamento e outras operações autorizadas pelos órgãos de controle.</p> <p>Ora, se as Forças Auxiliares tiverem que ter um NOTAM solicitado com 15 dias de antecedência para executar um salto de paraquedas com vistas a um atendimento de emergência real, o salto está inviabilizado.</p>	<p>PARCIALMENTE APROVEITADO</p> <p>A proposta envolve as operações de segurança pública, já mencionada e revisada anteriormente, sendo aproveitada com a seguinte redação:</p> <p>105.1 Aplicabilidade</p> <p>(b) Este regulamento não se aplica: (3) às atividades de paraquedismo realizadas pelos Órgãos de Segurança Pública, em operações aéreas especiais, ou seja: saltos de paraquedas realizados por membros dos Órgão de Segurança Pública, em atividades destinadas a assegurar a preservação da ordem pública, da incolumidade das pessoas e do patrimônio, proteção do meio ambiente, ações de defesa civil e atividades de bombeiros militares, a partir de aeronaves públicas, conforme RBAC específica.”</p>

Colaborador: PEDRO RONALT VIEIRA	Instituição: DIRETORIA DE SERVIÇO GEOGRÁFICO DO EXÉRCITO
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 18
<p>105.3 Regras gerais</p> <p>(d) O piloto em comando de uma aeronave só pode autorizar que uma pessoa execute um salto de paraquedas a partir de sua aeronave se:</p> <p>(1) existir NOTAM válido para a operação;</p> <p>(2) ele estiver habilitado como piloto lançador de paraquedista segundo o RBHA 61 ou RBAC que venha a substituí-lo;</p> <p>(3) a aeronave estiver com sua situação regularizada perante a ANAC e não possuir qualquer restrição que possa vir a afetar essa operação; e</p> <p>(4) reservado</p>	<p>(5) Não houver em solo um responsável técnico pela atividade de paraquedismo, encarregado de supervisionar e aprovar os equipamentos e os trabalhos dos atletas nos saltos, devidamente qualificado a realizar tal tipo de operação segundo as normas vigentes, e autorizado pela ANAC e pela Confederação Brasileira de Paraquedismo.</p> <p>(6) Nenhuma pessoa pode executar salto de paraquedas, a menos que esteja utilizando, dentro do prazo de validade, materiais, dispositivos e 2 paraquedas, um principal e um auxiliar, aprovados, inclusive quanto à dobragem, por pessoa qualificada.</p>
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
<p>O paraquedismo é um esporte que envolve risco para os atletas, aeronaves, tripulação e bens e pessoas na superfície terrestre. As normas atuais precisam ser reforçadas no aspecto relacionado ao atleta, pois as falhas ou negligências destes colocam todos em risco. Todos os aspectos relacionados aos riscos da operação de lançamento de paraquedismo devem ser estudados e devidamente regulamentados com vistas a minimizar os acidentes.</p> <p>Muitos acidentes fatais com atletas de paraquedismo têm ocorrido no Brasil recentemente por falta dessa definição de responsabilidade e pelo fato de não</p>	<p>NÃO APROVEITADO</p> <p>Não compete a ninguém, nem mesmo a ANAC, exercer o papel de responsável legal ou técnico pelas realizações dos saltos de paraquedas que correm por conta e risco dos próprios.</p> <p>Os equipamentos e dispositivos utilizados nos saltos de paraquedas não possuem certificação aeronáutica, portanto não podem se tornar requisito com validades.</p>

existir um poder de controle restritivo para impedir atividades onde a segurança é visivelmente negligenciada.

A Confederação Brasileira de Paraquedismo (CBPq) possui as Federações Estaduais, às quais estão filiadas os atletas. O estabelecimento das normas, do poder de fiscalizá-las e a lista de responsáveis técnicos não exigirá mais do que uma reunião anual entre a ANAC e a CBPq, e trará resultados muito positivos para a segurança de todos.

A sugestão é que os nomes dos responsáveis técnicos pela atividade constem do próprio NOTAM, ou seja, na emissão do mesmo a autoridade que o emite poderá verificar se os responsáveis técnicos indicados constam na lista autorizada pela ANAC.

Quanto ao piloto, terá que verificar apenas se ao menos uma das pessoas que constam no NOTAM se encontra no solo.

A regra geral quanto aos equipamentos foi prevista na subparte D para as organizações policiais e de defesa civil, mas foi esquecida (ou não ficou muito clara) para os demais segmentos.

Colaborador: Herberth Carvalho Guedes dos Reis	Instituição: ANAC	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	19
<p>105.31 Álcool e drogas Nenhuma pessoa pode executar um salto de paraquedas e nenhum piloto em comando de uma aeronave pode autorizar que uma pessoa salte de paraquedas de sua aeronave se essa pessoa aparentar estar:</p> <p>(a) Sob influência de bebidas alcoólicas; ou</p> <p>(b) Usando qualquer droga que, de algum modo, possa afetar a segurança;</p>	(c) Sob visível situação de estresse ou de cansaço físico.	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
Recentemente o Brasil perdeu um grande atleta de paraquedismo em virtude de o mesmo ter realizado a atividade sob visível situação de cansaço físico.	<p>NÃO APROVEITADO A proposta é de difícil mensuração/ avaliação e o seu não atendimento implica em maior risco ao próprio operador, que deve realizar uma auto-análise e voar em condições de segurança psicofísicas.</p>	

Colaborador: PEDRO RONALT VIEIRA	Instituição: DIRETORIA DE SERVIÇO GEOGRÁFICO DO EXÉRCITO
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO 20
Punições para os infratores.	As penalidades aos infratores das normas e quem tem competência para realizar a aplicação.
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO
É sabido que nenhuma norma ou ordenamento jurídico tem efeito completo se não houver uma cominação legal aos que não a cumprirem.	NÃO APROVEITADO Os requisitos estabelecidos nos Regulamentos devem OBRIGATORIAMENTE ser seguidos, sendo os seus infratores passíveis de sanções previstas no CBA, o que não os isenta de outras sanções previstas em outras Leis.

Colaborador: Alexandre Maximiano Pereira	Instituição: Confederação Brasileira de Paraquedismo	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTONÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	21
<p>61.263 Concessão de habilitação de piloto lançador de paraquedistas</p> <p>(a) O postulante a uma habilitação de piloto lançador de pára-quedista deve cumprir o seguinte:</p> <p>(1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto comercial na categoria avião ou piloto de linha aérea na categoria avião, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedistas válida;</p>	<p>61.263 Concessão de habilitação de piloto lançador de pára-quedistas</p> <p>(a) O postulante a uma habilitação de piloto lançador de pára-quedista deve cumprir o seguinte:</p> <p>(1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto privado na categoria avião ou piloto de linha aérea na categoria avião, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de lançamento de paraquedistas válida;</p>	
JUSTIFICATIVA	ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO	
<p>1. O piloto privado possui plenas condições de realizar o lançamento de pára-quedistas, uma vez que a navegação é visual e em torno de uma pista de pouso, não exigindo maiores habilidades por parte do piloto.</p> <p>2. O piloto lançador não exerce uma atividade comercial. Via de regra, o piloto lança pra ganhar horas de vôo, por paixão à aviação e para ajudar os paraquedistas.</p> <p>3. O pára-quedismo é um esporte caro e ficaria inviável agregar mais este custo ao esporte. Menos de um minuto de queda livre custa em torno de R\$ 140,00 só de gasolina, fora aluguel de equipamento, dobragem, cadastramento na federação do estado, cadastramento na confederação brasileira de paraquedismo, macacão, altímetro, rádio e outros. Aumentar a hora de vôo</p>	<p>A proposta será analisada na audiência pública do RBAC 61.</p>	

para pagar um piloto comercial iria encarecer ainda mais.

4. Atualmente, já é difícil conseguir um piloto privado pra voar pelo prazer de voar e ajudar o esporte. Isso se tornaria impossível se fosse exigida a licença de piloto comercial.

5. Pra que o esporte não desapareça do Brasil, eu, Major do Exército Brasileiro, instrutor de pára-quedismo, formo os alunos pelo amor ao esporte e praticamente, pagando para isso. Dificilmente, um piloto comercial faria isto.