



**Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 10/2014, do
REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 - RBAC nº 61**

Setembro – 2014

221 contribuições

Contribuição nº 1
Colaborador: Thatiane Cardoso Favero
Instituição: Trike Ícaros Ind. Aeronáutica Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Subparte R – Parágrafo 61.293 – Regras de Transição CPL: B) A transição para o CPL se realizará no momento da revalidação ou requalificação de uma habilitação vinculada ao CPD ou CPR;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
A transição do CPR para o CPL se realizará no momento de sua revalidação, sendo que o candidato possuidor do CPD deverá se requalificar cumprindo as 10 horas de navegação conforme previsto nos parágrafos 61.289 (a)(1) e o as matérias do curso teórico conforme parágrafos 61.287 (a) (1) (6) (7) (8) (9).
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
As regras de transição para o piloto possuidor de habilitação CPD não ficaram claras com relação a requalificação que o candidato deverá cumprir. Entendo que o candidato que já possui um CPD deva apenas efetuar as 10 horas de navegação e o curso teórico relativo ao CPL. Entendo ainda que no curso teórico o candidato deveria cumprir somente as matérias Regulamentos e Navegação, pois as demais matérias já foram cumpridas para o CPD.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 2
Colaborador: SERGIO KOCH
Instituição: ***
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.215 Revalidação e requalificação de habilitação de tipo
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Sugestão de texto para ser incluído na seção acima: (iii) a revalidação de uma habilitação de tipo de voo pode ser realizada fora de CTAC para as aeronaves para as quais não exista Centro de Treinamento certificado ou validado com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Nesse caso o treinamento deve ser feito conforme Programa de treinamento aprovado pela ANAC ou pela autoridade de certificação primária, caso não haja programa de treinamento aprovado deve observar o disposto em Instrução Suplementar incluindo no mínimo: (A) para a categoria avião, o instrutor deverá conduzir o treinamento de voo compreendendo, no mínimo: (1) 2 (duas) horas de voo para aviões turbojato; e (2) 1 (uma) hora de voo para aviões turbohélice, acompanhado de instrutor. (B) para a categoria helicóptero, o instrutor deverá conduzir o treinamento de voo compreendendo, no mínimo: (1) 2 (duas) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem superior a 7000 lbs; e (2) 1 (uma) hora de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 7000 lbs.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Há que amparar aqueles casos em que a aeronave é tipo e não exista centro de treinamento que a tenha como adendo. Para a revalidação de uma aeronave (estando o piloto com a habilitação válida e com experiência recente), seria um exagero (operacional e financeiro) exigir uma quantidade de horas de voo maior do que estas sugeridas no texto. Para o cheque inicial até entendo que se cobre o que está previsto, mas seria desmedido cobrar de um cmte que voou 500h num ano que ele faça um treinamento de voo maior que 2 horas para revalidar sua habilitação. Aliás, se ele está em dia com suas habilitações, com certeza ele foi checado há menos de 1 ano antes de dar entrada com seu pedido de cheque.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Sugestão aproveitada. Foram incluídos os requisitos para revalidação na seção 61.215, conforme sugerido, de forma a seguir o mesmo critério da concessão.

Contribuição nº 3
Colaborador: Karen Fagundes Kaefer
Instituição: Escola de Aviação Civil Aerosul
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
"61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado (a) O candidato a uma licença de piloto privado deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente à categoria a que pretenda obter a licença.

61.233 (iii) – para as demais categorias de aeronaves: 2 (dois) anos após a data de publicação deste Regulamento, o solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves corresponde à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de voo, exceto para a habilitação de instrutor de voo por instrumento, quando, então deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 (cinquenta) horas de voo IFR real em comando. A partir de 2 (dois) anos após a data de publicação deste Regulamento, o solicitante deve possuir 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de voo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado
(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve ter sido aprovado escola homologada pela ANAC e em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente à categoria a que pretenda obter a licença, sendo obrigatória a realização do curso teórico.

61.233 (iii) – Retirar o item.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

61.77 Sou a favor do curso de PP ser obrigatório. É inadmissível que uma pessoa obtenha uma licença com tamanhas prerrogativas sem passar por uma instituição de ensino aeronáutico. É esse tipo de medida que vai aumentar a qualidade do aluno ao final do curso e diminuirá em um prazo médio de tempo a quantidade de acidentes envolvendo aeronaves de pequeno porte, uma vez que os alunos passaram por um ensino formal onde aprenderão com seus instrutores os princípios básicos do voo bem como a filosofia de segurança operacional.

61.233 (iii) Se este item for aprovado, não haverá mais oportunidades para o piloto acumular horas de voo para ingressar em empresas de maior porte, visto que é na instrução de voo que hoje se consegue acumular esse número de horas. Os alunos se formarão com no máximo 150 horas previstas pelos programas da ANAC e não conseguiram emprego em nenhum lugar, pois nenhuma empresa contrata com essa quantidade de horas de voo e também não poderão ingressar no curso de instrutor, uma vez que não possuem as 200 horas de voo em comando. Além disso, começará em um período curto de tempo a faltar instrutores de voo o que prejudicará ainda mais o sistema de formação de pilotos no Brasil.

A solução para aumentar a qualidade do instrutor não é aumentar o número de horas de voo em comando, pois isso aumenta de forma demasiada o custo da formação que hoje já não é acessível a muitas pessoas.

Sugiro o aperfeiçoamento dos cursos de PP/PC e INVA teóricos para a qualidade do aluno ao final seja maior e não a realização de mais 200 horas de voo em comando.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre e das 200 horas em comando para a habilitação de instrutor de voo foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 4

Colaborador: Everton Cunha

Instituição: Piloto executivo

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Referente às exigências de 200 horas em comando para INVA e curso homologado para habilitação Piloto Privado.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Deveriam sim ser exigidos os mínimos como colocado à cima.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Aos senhores que regulam e decidem a nossa aviação brasileira, por favor, não as tornes mais vulnerável e problemática, pois deu indício que estava começando a pensar em segurança e qualificação, agora estão voltando atrás e retirando as exigências, pense, por favor, quanto mais qualificado melhor o desempenho, imagine os senhores se ao invés de aumentar as exigências os órgãos reguladores comessem a tirar, o que seria da nossa aviação! Uma boa qualificação em qualquer profissão é fundamental, ainda mais em nosso devido o auto risco e infraestrutura problemática, pois dessa forma retirando as exigências esta agradando apenas os "interessados" a serem profissionais sem dedicar ou aperfeiçoar sua profissão, o ponto principal às 200 horas em comando, pois faz toda a diferença para lecionar e até mesmo em uma pane real, pois o piloto já possui certa experiência, porem continuem exigindo, medidas preventivas para aviação brasileira, estamos caminhando para um futuro mais seguro.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Com relação ao parágrafo 61.233(a)(5)(iii):

O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor

de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 5
Colaborador: Bruce Lee Carvalho Dos Santos
Instituição: N/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Retirada da necessidade de curso teórico para as licenças de piloto de planador (PPL) eliminação da experiência mínima de 200 horas como piloto em comando para a concessão da habilitação de instrutor de voo (INVA)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Retirada da necessidade de curso teórico para as licenças de piloto de planador (PPL) eliminação da experiência mínima de 200 horas como piloto em comando para a concessão da habilitação de instrutor de voo (INVA)
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Pessoas já com a experiência de piloto CHT em dias não e necessário curso teórico para PPL. Eliminação da experiência mínima de 200 horas como piloto em comando, pois vai encarecer o curso de INVA dar oportunidade para aqueles que querem começar a ser instrutores.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre e das 200 horas em comando para a habilitação de instrutor de voo foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 6
Colaborador: Valdir Rodrigues Rocha Filho
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
“...Eliminação da experiência mínima de 200 horas como piloto em comando para a concessão de habilitação de instrutor de voo (INVA)...”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não preenchido.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Essa mudança não faz nenhum sentido. Com 100 horas de voo de helicóptero o aluno recebe uma habilitação de PCH – Piloto Comercial de Helicóptero, estando apto a trabalhar profissionalmente em empresas, etc. Como pode um piloto profissional se submeter à mais 100 horas de voo para poder instruir outra pessoa? Ele já não é um piloto profissional? Outro ponto importante é que todos sabem que o aluno recém formado precisa de voar muitas horas para poder ter chance de uma entrevista de emprego e o caminho mais óbvio, curto e inteligente é dando instruções em escolas de aviação. Com essas 200 horas em comando a chance de se tornar instrutor vai ficar mais longe. Sem contar que o aluno que investe hoje R\$ 90.000,00 vai precisar investir R\$ 180.000,00 elitizando o mercado e tirando as chances daqueles que trabalham para poder pagar o curso. Essa é uma questão para ser pensada sim, porque trata-se de segurança de voo, mas acho que essa não é a melhor solução. Não concordo com essa mudança!
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 7
Colaborador: Maria Oliveira
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Olá equipe ANAC Sobre a contribuição em favor das alterações que estão previstas para ocorrer, especificamente sobre o curso teórico obrigatório para a realização da prova de PP. Penso que deve ficar como está, no meu caso (e de muitos) estudo em casa, sem assistir aulas presenciais em escolas de aviação ou

aeroclube, estou me preparando praticamente sozinha para a prova.
Quando soube que ocorreria a mudança agilizei ao máximo tudo para tentar antes de junho.
Não tenho disponibilidade para fazer as aulas todos os dias, nem nos finais de semana, o aeroclube mais próximo da minha casa fica à 1:30 de distância.
Ou seja, se a lei mudar estarei impedida -ao menos temporariamente- a realizar um grande passo de um grande sonho.
Realmente nesse aspecto deixar como está será ótimo.
Espero ter contribuído para o melhor!

Atenciosamente, Maria Carolina.
Navegantes, 22 de Maio

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não preenchido. Contribuição não enviada pelo formulário próprio.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não preenchido. Contribuição não enviada pelo formulário próprio.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 8

Colaborador: Felipe da Silva Conde

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

- a) Retirada da necessidade de curso teórico para as licenças de piloto privado (PPR e PPH), piloto de linha aérea (PLA e PLH), piloto de planador (PPL) e piloto de balão(PBL), como pré-requisito para a realização da prova teórica. O curso teórico continuará sendo exigido para pilotos comerciais de aeronaves;
- b) Eliminação da experiência mínima de 200 horas como piloto em comando para a concessão de habilitação de instrutor de voo (INVA);

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Estas exigências são boas com certeza, porém, fora do alcance da maioria dos aviadores. Eu particularmente sugiro para que esta emenda seja retirada, e que permaneça tudo como está tanto para as horas de voo em comando para INVA quanto para a necessidade de curso teórico para PPR/PPH/PLA/PPL/PBL.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

No curso teórico de PCA/PCH já estudamos todo o conteúdo para a prova de PLA/PLAH portanto, vejo que será um gasto desnecessário para nós pilotos e quem sai ganhando com isso somente serão as escolas de aviação, já que colocarão os valores dos cursos lá em cima. Os alunos fazem tudo corrido para que não se atinja o prazo das provas, e vejo que isso forma aviadores ruins, a aviação não precisa e não pode ter este tipo de "pressa". A ANAC como o órgão regulamentador da aviação no Brasil, tem que estar do lado dos pilotos nas decisões que nos compete.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre e das 200 horas em comando para a habilitação de instrutor de voo foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 9

Colaborador: FELIPE CRAVEIRO VAZ

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

CONCESSAO DE HABILITACAO TIPO

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

NÃO EXISTIR SIMULADOR PARA TURBOHELICES SINGLE PILOT E SOMENTE PARA AERONAVES DE MOTORES TURBOJATO, QUANDO EXIGIDOS PELO FABRICANTE! CASO CONTRARIO, TORNANDO OPCIONAL O TREINAMENTO NO SIMULADOR!

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

NOS EUA POR EXEMPLO O KING AIR, NEM É TIPO! NÃO EXISTEM CTAC NO BRASIL, COMO PODEM EXIGIR ALGO QUE DENTRO DO PROPRIO PAIS NÃO TEM? NOS EUA O TEMPO PARA CONSEGUIR VAGA SUPERA 3 MESES... QUEM QUISER CHECAR INICIAL, OU DEPENDER DE UMA HABILITAÇÃO TIPO PARA CONSEGUIR UM EMPREGO NÃO IRA CONSEGUIR

PORQUE NÃO DA TEMPO DE CHECAR! VOCÊS TEM QUE VER QUE, EUROPA, EUA SÃO DE PRIMEIRO MUNDO! LÁ TUDO É FACIL, AQUI NÃO, NÃO DIFICULTEM MAIS, O QUE JÁ ESTA DIFICIL!! NÃO QUEIRAM COMPARAR NÓS COM ELES. OBSERVEM MAIS O IMPACTO DIRETO QUE ISSO VAI CAUSAR NA AVIAÇÃO! COM ESSA DECISAO VOCES ESTÃO REGREDINDO A AVIAÇÃO DE TURBOHELICES, INCENTIVANTO A AVIAÇÃO A SER PEQUENA, POIS ESTAO TORNANDO QUASE INVIÁVEL MANTER UM PILOTO! OBSERVEM OS VALORES E VERAO QUE SE TORNA QUASE QUE 100% MAIS CARO! FORA QUE VOCE COBRAREM 10 MIL PARA O CHECADOR IR LA?FALA SERIO! SEJAM MAIS PRATICOS E JOGUEM NO MESMO TIME QUE AGENTE! DA UMA FOLGA PRA NÓS MARCELÃO! ABRAÇO

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A realização do treinamento em organizações certificadas (CTAC) deverá garantir que pilotos mantenham um alto nível de proficiência no equipamento que operam. Os treinamentos teórico (ground) e prático (simulador ou aeronave) ministrados pelos CTAC, tanto no Brasil quanto no exterior, são mais controlados e padronizados que os treinamentos realizados por um PC ou PLA habilitado. Apesar de a medida trazer impactos no curto prazo, a ANAC entende que os benefícios à aviação brasileira serão compensadores, especialmente na aviação geral, já que os pilotos irão incorporar a elevada padronização operacional e os conhecimentos técnicos com os quais terão contato nos CTAC. Além disso, a expectativa é de que o mercado de treinamento se ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior.

Contribuição nº 10

Colaborador: Gabriel Pucci Fernandes

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Subparte D 61.73 RBAC 61 Piloto Privado
Requisitos gerais para a concessão da licença de piloto privado

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Necessidade do ensino médio para a concessão da licença de piloto privado.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A necessidade acaba atrasando a formação de piloto no Estado nacional.
A retirada do requisito não afetaria na formação dos aeronautas, já que a mesma nunca foi requerida.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 11

Colaborador: Eduardo da Silva Franco

Instituição: Polícia Rodoviária Federal

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Minha proposta é em relação a alteração de todos os itens “a”, “b”, “c”, “d” e “e”.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

- a) Os parágrafos 61.77(a)(1) e 61.137(a)(1), sejam revogados.
- b) O parágrafo 61.233(a)(5)(iii), mudar para 100 horas de voo em Comando.
- c) O parágrafo 61.213(a)(3)(ii), mudar a redação de “O exame de proficiência DEVE ser realizado em simulador de voo ...” para: “ ... proficiência PODE ser realizado ...”
- d) Sugiro ao Parágrafo 61.141(a)(1)(i)(A), que **trata a categoria Avião**, que seja dada a **mesma redação** do que consta no parágrafo 61.141(a)(2)(i)(A), que trata dos requisitos de experiência para a concessão do PLA-**Helicóptero**. E que a exigência da hora de voo **EM COMANDO SOB SUPERVISÃO** seja **excluída**. E o parágrafo 61.131(b), seja deixado mais claro que à concessão da licença do PLA é condicionada à concessão, revalidação ou requalificação da habilitação de voo por instrumentos correspondente à categoria de aeronave, INDEPENDENTE DO NÚMERO DE PILOTOS PARA O QUAL ESTÁ HOMOLOGADA/CERTIFICADA, para a qual é concedida a licença.
- e) A exclusão da obrigatoriedade da habilitação de “acrobacia” para realizar manobras acrobáticas.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

a) Em relação ao PP, sugiro que aumentem o grau de dificuldade das provas, aumente o número de questões de 20 para 30 (por matérias) e atualizem com mais frequência o banco de dados, seja através de um sistema que crie um canal para receber sugestões

de Pilotos/INSPACs/Mecânicos (previamente cadastrados) ou contratando uma empresa especializada em seleções de provas. Assim, acredito que aqueles que realmente são autodidatas e disciplinados, mas que não dispõem de muito tempo para frequentar um curso, conseguiriam a aprovação estudando por conta própria, e os demais procurariam naturalmente um Curso Homologado para se prepararem. Já em relação à exigência do Curso Homologado para o PLA, os motivos são que os candidatos a essa licença, na maioria das vezes estão empregados (voando); portanto, além de estar voando no dia-a-dia, ou seja, atualizado com a legislação e – em tese – praticando peso-e-balanceamento, também não dispõem de tempo para frequentar curso, onde muitas vezes estão de folga longe das famílias. E também, na hora do voo de check, pode o Examinador/Checkador realizar um teste oral bem abrangente, através de diretrizes pré-definidas. Porém, a validade do mesmo ser por tempo indeterminado que eu sugiro que o mesmo tenha uma validade de uns 5 anos. Acredito ainda que isso iria ajudar a fomentar a aviação. E em relação aos PPL e PBL, sugiro deixar como está, ou seja, estudando por conta própria e fazendo o exame na ANAC.

b) A ideia das 200 horas muito boa, porém minha preocupação é em relação a um possível déficit de Instrutores e um prejuízo para quem está no início de carreira e precisa acumular horas de voo para conseguir um emprego. O pior – no meu ver – não são instrutores inexperientes em aviação, mas sim os imaturos (que até voam bem, porém são indisciplinados) e a inexperiência em conhecer as técnicas de ensino, os erros de apreciação e saber avaliar corretamente um aluno com Confiança/Abrangência/Diferenciação/Objetividade/Validade; portanto – a meu ver – 100 horas de voo em comando seria um número mais razoável para uma transição num futuro onde se exigirá mais horas. Agora, o número correto depende de um estudo mais completo e mais complexo, em outras palavras: não pode ser um “chute”.

c) O mercado de aviação brasileira ainda não está preparado para checar todos os tipos em Simulador, pois o custo ainda é elevado e ainda há um déficit de simuladores. Portanto sugiro que isso seja mais uma possibilidade para checar, além do próprio equipamento. Agora, já em relação ao treinamento de emergências, isso sim eu recomendo que seja exigido somente em simulador e PROIBIDO na aeronave determinadas emergências simuladas. Estou cursando o Curso Básico de Prevenção de Acidentes Aeronáuticos do CENIPA, e minha proposta é justamente essa, inclusive eu venho conversando com o INSPAC Eduardo Braghetto, e ele que me avisou para fazer essa proposta na audiência pública da ANAC.

d) Esse ponto para mim é o mais controverso, pois tive o meu processo indeferido com base nesse parágrafo, por conta da exigência da hora de voo **EM COMANDO SOB SUPERVISÃO**, que tem dado margem para mais de uma interpretação, embora o **item (15), na página 6, do RBAC 61**, o defina bem claro, na prática há uma corrente divergente dentro da própria ANAC que entende que essas horas devem ser realizadas em aeronave homologada para 2 pilotos. E também porque, embora sendo a mesma licença, para Avião são exigidas as horas de voo em comando sob supervisão e para Helicóptero não tem essa exigência, sem falar na **DECISÃO 036, de 22 de abril de 2014**, e tudo o mais que consta nas Notas Técnicas números: **19/2014/GTNO/GNOS/SPO**, de 28 de março de 2014, e **21/2014/GTNO/GNOS/SP**, de 11 de abril de 2014. Até porque, quem já possui 1500 horas de voo, está com uma experiência boa para ser elevado de categoria. Portanto, dentro das 1500 horas totais, exigir 250 horas de voo em Comando e NÃO “Em Comando SOB SUPERVISÃO” é mais do que razoável.

e) Uma das coisas que mais despertam vocações para a aviação, são as acrobacias aéreas, é o momento do ápice do lazer aeronáutico, então restringi-las a só uma determinada categoria chega a ser discriminatório para os demais pilotos que não são habilitados em acrobacias. Sendo assim, o mais coerente é restringir quais as aeronaves estão homologadas/certificadas para esse tipo de manobras e fiscalizar o cumprimento desse ramo da atividade aérea, somente nos locais definidos e nas condições permitidas (altura mínima respeitada etc). Vou além e digo que o correto seria, inclusive, exigir dos pilotos a demonstração de recuperação de parafuso e um *looping*, para efeito de cheque inicial.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

a) Referente à não obrigatoriedade dos cursos teóricos para PP e PLA

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade, para se definir com maior consenso qual o modelo mais adequado para a formação aeronáutica no país. Quanto à modificação do formato e atualização dos exames, a ANAC também percebe essa necessidade, e está atualmente estudando a reformulação das questões da banca.

b) Referente ao parágrafo 61.233(a)(5)(iii):

O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

c) Quanto ao treinamento de aeronaves tipo

A realização do treinamento em organizações certificadas (CTAC) deverá garantir que pilotos mantenham um alto nível de proficiência no equipamento que operam. Os treinamentos teórico (ground) e prático (simulador ou aeronave) ministrados pelos CTAC, tanto no Brasil quanto no exterior, são mais controlados e padronizados que os treinamentos realizados por um PC ou PLA

habilitado. Apesar de a medida trazer impactos no curto prazo, a ANAC entende que os benefícios à aviação brasileira serão compensadores, especialmente na aviação geral, já que os pilotos irão incorporar a elevada padronização operacional e os conhecimentos técnicos com os quais terão contato nos CTAC. Além disso, a expectativa é de que o mercado de treinamento se ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior.

d) Referente ao parágrafo 61.141(a)(1)(i)(A):

A sugestão foi contemplada pelo texto da emenda, que harmonizou os requisitos para a licença de PLA com os previstos no Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional.

e) A ANAC entendeu que se trata de uma atividade aerodesportiva em que não há assimetria de informação por parte dos participantes e baixo risco de externalidades devido ao fato de essas atividades serem executadas em áreas reservadas para tal e longe de pessoas desavisadas. Dessa forma entendeu-se por bem não regular a qualificação dos pilotos de acrobacia por meio de emissão de habilitação específica. No entanto, os requisitos para as operações de acrobacia continuarão em vigor na Seção 91.303 do RBHA 91, na IAC 91-1001, ou nas disposições correspondentes que virem a substituí-los.

Contribuição nº 12

Colaborador: ERASMO ADRIANO CORREA BRITES

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

200h em comando para obtenção da habilitação de INVA.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Acredito ser pertinente a ideia de alterar os requisitos para obtenção da habilitação de INVA, porém o prazo para a mudança prejudicará muitos pilotos que pretendem a habilitação, tendo em vista estar fora da nossa realidade acumular 200h em comando no cenário atual da nossa aviação.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não preenchido.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 13

Colaborador: Gustavo Nagahama

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Olá,

Gostaria de enfatizar:

- Necessidade de eliminação das 200,0 horas em comando aos candidatos à INVA.

- Necessidade de manter facultativo horas em comando para PLA.

Tais atitudes irão beneficiar o crescimento da aviação no Brasil, possibilitando melhores condições para se obter certificações e melhoramentos na aviação.

Desde já agradeço-lhe à atenção,

Gustavo Nagahama

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Quanto às horas em comando para a obtenção da licença de PLA, a contribuição foi aproveitada, e o requisito devidamente alterado.

Quanto à habilitação de instrutor de voo, o prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 14
Colaborador: Diogo Wilker Resende Oliveira
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Retirada da necessidade de curso teórico para as licenças de piloto privado (PPR e PPH), piloto de linha aérea (PLA e PLH), piloto de planador (PPL) e piloto de balão(PBL), como pré-requisito para a realização da prova teórica. O curso teórico continuará sendo exigido para pilotos comerciais de aeronaves;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Acho a retirada da necessidade do curso teórico uma grande alteração que ira contribuir muito na carreira de futuros pilotos , pois hoje no Brasil tudo e caro, já não tendo a necessidade de paga 2,000 Reais logo de começo do ingresso na careira de piloto , esse dinheiro se transformaria em horas de vôo , ajudando muito, Pois aviação e caro mais todos sonhamos com a carreira de piloto.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Noticia Boa de Sexta feira , Espero que Vigore essa nova RBCA 61 ira melhorar Muito a Vida dos futuros Aviadores.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade, para se definir com maior consenso qual o modelo mais adequado para a formação aeronáutica no país.

Contribuição nº 15
Colaborador: Luiz Carlos Ganzalla
Instituição: Aeroclube de Videira
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Achamos que sem uma base de ensino forte ou seja, passando por salas de aula ministradas por aeroclubes, onde tem professores capacitados não tem como vc ter uma noção de aprendizado correto. Somos a favor da continuação do curso teórico em aeroclubes. Com relação a 200 horas de voo para instrutor achamos o mínimo. Como você pode ministrar instrução se não tem experiência.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Curso teórico PPR Horas para INVA.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Para uma aviação Forte e com pessoas habilitadas a exercerem a profissão de piloto o mínimo uma boa instrução com pessoas capacitadas! Segurança para todos.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre e das 200 horas em comando para a habilitação de instrutor de voo foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 16
Colaborador: Erminio Cesar
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Minha intenção na aviação é ser instrutor de voo, não há no momento o interesse em ser PLA, piloto executivo, ao ver o futura obrigatoriedade de 200h de voo em comando para o INVA percebi que minha formação ficaria o dobro do previsto,sendo assim ficando até inviável minha formação. Espero que esta obrigatoriedade seja realmente cancelada, pois com ela até o numero de instrutores no país irá diminuir, aumentando o custo de formação de novos pilotos; hoje a aviação não está em alta, mas por vezes esta demanda cresce e decresce. Ao ter menos pilotos formados na época do aumento de demanda serão contratados pilotos estrangeiros que estarão voando sobre nosso território, onde na minha opinião deve ser pilotos de nossa nação.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor

de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 17
Colaborador: RAFAEL MIGUEL HENDGES
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
b) Eliminação da experiência mínima de 200 horas como piloto em comando para a concessão de habilitação de instrutor de voo (INVA);
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não preenchido.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O aumento da quantia de horas para INVA se tornará completamente INVIÁVEL, devido ao alto custo das horas. Ninguém terá condições de realizar os cursos de PP, PC e ainda, após INVA com 200 Horas em comando!!!!!!
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 18
Colaborador: ALEXSANDRO MOURA BENCKE
Instituição: PRIVADA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Retirada da necessidade de curso teórico para licenças de piloto privado (PPA E PPH), como pré-requisito para realização da prova teórica.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não obrigatoriedade de curso teórico para PPA e PPH.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Na minha opinião não existe necessidade de realizar curso teórico de PPA ou PPH em escola homologada, uma vez que é possível estudar sozinho e ser aprovado no exame teórico, e não interfere no aprendizado quanto a realização de instrução prática em aeroclube, sendo possível assim realizar mais horas de voo, uma vez que escolas homologadas e aeroclubes tem como base de preço do curso teórico entre R\$ 2.000,00 e R\$ 2.500,00 REAIS, se for incluído mais os valores do CMA e exame teórico o valor sobe ainda mais, o que acaba dificultando a formação do aluno piloto, fazendo com que muitos acabem desistindo da carreira, e como consequência temos poucos pilotos formados no mercado sendo que a aviação civil no país vem crescendo e vai crescer ainda mais.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade, para se definir com maior consenso qual o modelo mais adequado para a formação aeronáutica no país.

Contribuição nº 19
Colaborador: Renato Pareta
Instituição: Aeroclube Bento Gonçalves
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
a) Retirada da necessidade de curso teórico para as licenças de piloto privado (PPR e PPH), piloto de linha aérea (PLA e PLH), piloto de planador (PPL) e piloto de balão (PBL), como pré-requisito para a realização da prova teórica.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não preenchido.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Concordo com a retirada dessa necessidade de curso teórico, pois a banca é uma prova bastante difícil, exigindo do aluno, autodidata ou não, estudar a fundo e conhecer bem os assuntos exigidos para quem inicia na aviação.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 20
Colaborador: JOSE HENRIQUES TOMAZ
Instituição: COMANDO DE AERONAUTICA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
A exclusão da obrigatoriedade da habilitação de “acrobacia” para realizar manobras acrobáticas, sendo que, para realizar este tipo de voo o piloto ainda precisará ter no mínimo licença de piloto privado e habilitação para categoria e classe da aeronave a ser utilizada, experiência no modelo da aeronave e outras possíveis exigências não correlacionadas a um registro na Carteira de Habilitação Técnica (CHT).
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Manter a obrigatoriedade da habilitação de “Acrobacia”.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
No passado quando o extinto DAC normatizava as atividades, foi feita a experiência de não emitir as CHT e licenças de ACRO, a quantidade de acidentes com vítimas fatais foi a responsável para que fosse mudada a legislação na época.
Até pouco tempo passado era a ACRO(Associação de Acrobacia Aérea) situada em Itu-SP, quem emitia as carteiras da ACRO, hoje delegada a ANAC.
Todo piloto que deseje executar manobras acrobáticas devem passar por curso homologado e regulamentado para tal finalidade a fim de se evitar prejuízos futuros.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A ANAC entendeu que se trata de uma atividade aerodesportiva em que não há assimetria de informação por parte dos participantes e baixo risco de externalidades devido ao fato de essas atividades serem executadas em áreas reservadas para tal e longe de pessoas desavisadas. Dessa forma entendeu-se por bem não regular a qualificação dos pilotos de acrobacia por meio de emissão de habilitação específica. No entanto, os requisitos para as operações de acrobacia continuarão em vigor na Seção 91.303 do RBHA 91, na IAC 91-1001, ou nas disposições correspondentes que virem a substituí-los.

Contribuição nº 21
Colaborador: Tiago Castro
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
gostaria que prorrogasse os prazos em relação a obrigatoriedade dos cursos PPA\PPH\PPL pois na região norte do país muito carente em relação a oferta de cursos homologados. desde ja agradeço...
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade, para se definir com maior consenso qual o modelo mais adequado para a formação aeronáutica no país.

Contribuição nº 22
Colaborador: MÁRCIO ARGEU MAFORT – Piloto Comercial.
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
*CONCORDO PLENAMENTE COM AS SEGUINTE MUDANÇAS PREVISTA PARA 22 DE JUNHO... *200 HORAS EM COMANDO INVA/H, *TEÓRICO PILOTO PRIVADO!
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não preenchido.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
*CADA VEZ MAIS NOSSA INSTRUÇÃO AÉREA ESTA PRECÁRIA PELA FALTA DE EXPERIÊNCIA/QUALIFICAÇÃO DOS INSTRUTORES. ACREDITO QUE 200HS EM COMANDO É O MÍNIMO DE BASE PARA UMA INSTRUÇÃO AÉREA, POIS O ALUNO

SAI DO AERoclube – (INVA) COM 180HS TOTAIS NÃO POSSUINDO A TAL EXPERIÊNCIA PARA INSTRUIR!
*CURSO TEÓRICO DE PILOTO PRIVADO É MAIS QUE PRECISO PARA CRIAR A PERSONALIDADE DO FUTURO PILOTO E PREPARÁ-LO PARA INICIAR AS HORAS DE VOO!!! CANDIDATOS DE PP ESTÃO REALIZANDO SIMULADOS OFERECIDOS NA INTERNET, E SENDO APROVADOS NA BANCA DA ANAC... QUANDO VAI PARA A INSTRUÇÃO PRÁTICA FICA PERDIDO EM SIMPLES DETALHES ONDE O ALUNO QUE REALIZOU O CURSO TEÓRICO EM ALGUMA ESCOLA MESMO QUE NÃO HOLOGADA NÃO APRESENTA TAL DIFICULDADE!!

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre e das 200 horas em comando para a habilitação de instrutor de voo foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 23

Colaborador: Rodrigo Heller dos Santos

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Bom dia,
Gostaria de dar minha opinião sobre a audiência da Emenda RBAC 61. (REQUISITOS PARA CHEQUE PLA AVIÃO)
Sou piloto de avião com mais de 6000 horas de vô, sendo praticamente TODAS estas HORAS como COPILOTO. (2005/06 voei Malote na empresa Oliveira Silva Taxi Aereo, aeronaves Seneca e Baron. E desde 2007 voando Boeing 737 Gol Linhas Aéreas).

TRECHO A DISCUTIR :

no referido documento onde cita os requisitos de experiência para obtenção do PLA, o piloto precisa ter 250 horas em comando, ou 100 horas em comando mais 150 horas sob supervisão!!

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

O piloto com determinada EXPERIÊNCIA voando como COPILOTO comprovada em COMPANHIA AÉREA, táxi aéreo ex: 3500 horas, 5000 horas de vô,.Já atinge os mínimos para cheque PLA, sendo não obrigado a ter as horas como comandante 100, 250 horas acima mencionadas.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Da maneira que esta hoje a Lei, um piloto com 1 ANO E MEIO de experiência ministrando intrução para um ALUNO em aeronave mono-motora, APENAS em condições de vô VISUAIS pode obter licença PLA, supondo que atingiu as 1500 horas COMO COMANDANTE DE MONOMOTOR,AERONAVE PEQUENO PORTE.

Já pilotos com 3000,6000....HORAS DE VÔ sempre em condições instrumento, passando todos os anos por seções de simulador, recheques em rota, aeronaves de médio e grande porte NÃO PODEM OBTER O PLA, pois não tem ainda as "horas como comandante" requeridas, devido logo após obterem as licenças de PP,PC,MULTIMOTOR,IFR já foram empregados em empresas aéreas!!! Tendo como horas em comando apenas as mínimas para obtenção das carteiras,licenças,habilitações de pp,pc,multi,ifr.

Rodrigo Heller dos Santos

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aproveitada. A Agência neste caso optou por observar os padrões estabelecidos pelo Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional.

Contribuição nº 24

Colaborador: WALTER NEY VITA SAMPAIO

Instituição: Filiado ABUL

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado
(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve:
(1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC, na categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141 ou RBAC que venha a substituí-lo;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado
(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve:
(1) **REVOGADO**

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

As escolas não possuem unidades em todo o território nacional, sabendo-se que há candidatos nos mais diversos municípios brasileiros que poderiam estudar as matérias exigidas pela ANAC, mediante simples aprovação na BANCA/ANAC, como já vem sendo feito até presente data.

Com a alteração, certamente inviabilizará a formação de número incontável de pretensos pilotos, gerando efeito negativo em cascata nos diversos segmentos da aviação, o que evidentemente não espera venha a ocorrer.

Assim, sendo a sugestão é no sentido da revogação do item 61.77, a, 1 do RBAC 61, salvo, é claro, melhor juízo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade, para se definir com maior consenso qual o modelo mais adequado para a formação aeronáutica no país.

Contribuição nº 25

Colaborador: Jonathan Dutra Nascimento

Instituição: Piloto Comercial

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

RBAC 61.141 (a)(1) (i) (A) 150 horas em comando (aeronave tipo) item 15, Piloto em comando sob supervisão

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

150 horas em comando aeronave tipo sob supervisão ou 250 horas em comando em qualquer categoria de aeronave.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A nova RBAC vêm prejudicando e impossibilitando os copilotos atuantes na linha aérea a obterem a licença de PLA a qual impossibilita a participação em seleções de companhias aéreas internacionais como EMIRATES, ETIHAD, FLY DUBAI e etc.. pois o requisito é FULL ATPL ou seja, PLA checado e não somente FROZEN ATPL (PLA teórico) como é na QATAR AIRWAYS. Tamém com o PLA checado facilita quando durante o decorrer do curso de uma faculdade da aviação civil a diminuição das matérias as quais são substituídas pela licença do PLA, assim como quem possui o ICA level 4 substitui matérias referentes ao inglês.

Realizei em FEV deste ano a tentativa de obter a licença de PLA e foi dada como indeferida. Hoje estou voando atualmente na linha aérea como copiloto e a minha pergunta é: EU desejo a licença de PLA sendo que já atuo na linha aérea com a licença de piloto comercial pois entendo que existe diferença entre licenças PP<PC<PLA e habilitações que assim cabe-se a definição de Piloto em Comando ou copiloto.. porque no BRASIL foi mudada esta RBAC?

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A sugestão foi contemplada pelo texto da emenda, que harmonizou os requisitos para a licença de PLA com os previstos no Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional.

Contribuição nº 26

Colaborador: Fernando Brancaglioni

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Venho por meio deste solicitar que seja interpretada da forma correta o texto atual, hoje só aceitam as horas em comando do avião que voa, por exemplo só posso pedir cheque PLA se eu tiver 150 hrs de boeing só terei este requisito na instrução .

O ideal seria como antes 250 em comando independentemente do tipo de aeronave . E as horas como Copiloto valendo 50% .

Texto antigo .

Agradeço

Fernando Brancaglioni

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A sugestão foi contemplada pelo texto da emenda, que harmonizou os requisitos para a licença de PLA com os previstos no Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional.

Contribuição nº 27

Colaborador: Mauricio Richieri

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

“61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado
(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente à categoria a que pretenda obter a licença;

V - o parágrafo 61.141(a)(1)(i)(A) passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.141

(a)

(1)

(i)

(A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão; ou 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo como piloto em comando; ou 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo das quais um mínimo de 70 (setenta) horas de voo como 2 piloto em comando, mais o tempo de voo adicional necessário como piloto em comando sob supervisão;”

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

V - o parágrafo 61.141(a)(1)(i)(A) passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.141

(a)

(1)

(i)

(A) 300 (trezentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão; ou 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando, ou ainda 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo das quais um mínimo de 70 (setenta) horas de voo como 2 piloto em comando, mais o tempo de voo adicional necessário como piloto em comando sob supervisão;”. Além destas Horas, 10 horas em simulador serão requeridas para treinamento em situações adversas e panes.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

61.77 Concordo plenamente que não deve ser requerido curso teórico. O interessado pode ou não escolher fazê-lo para a prova da ANAC

61.141 ... (A) Entendo que as horas pro mim propostas são suficientes para a habilitação de piloto comercial. O mais importante aqui é fazer com que os pilotos comerciais TREINEM em simuladores situações adversas pois hoje, devido a automação e informatização dos aviões, muitos “relaxam” e esquecem do que fazer em situações de pane. Sendo assim este treinamento para sua habilitação fará com que sejam requeridos estes fundamentos. Na renovação da carteira também deverá ser requerida estas horas.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Referente à seção 61.77

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade, para se definir com maior consenso qual o modelo mais adequado para a formação aeronáutica no país.

Referente ao parágrafo 61.141(a)(1)(i)(A):

Contribuição não aproveitada. A Agência neste caso optou por observar os padrões estabelecidos pelo Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional.

Contribuição nº 28

Colaborador: Kelton Reis

Instituição: Aeroclube do Para

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

e) A exclusão da obrigatoriedade da habilitação de “acrobacia” para realizar manobras acrobáticas, sendo que, para realizar este tipo de voo o piloto ainda precisará ter no mínimo licença de piloto privado e habilitação para categoria e classe da aeronave a ser utilizada, experiência no modelo da aeronave e outras possíveis exigências não correlacionadas a um registro na Carteira de Habilitação Técnica (CHT

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

e) Manter a obrigatoriedade da habilitação de “acrobacia” para realizar manobras acrobáticas, sendo que, para realizar este tipo de voo o piloto ainda precisará ter no mínimo licença de piloto comercial e habilitação para categoria e classe da aeronave a ser utilizada, experiência no modelo da aeronave e outras possíveis exigências não correlacionadas a um registro na Carteira de Habilitação Técnica (CHT

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A modalidade "acrobacia" é sem duvida o segmento mais perigoso e o meomenos fizcalisado da aviação civil, por este motivo seria muito imprudente a Anac liberar tal modalidade para uma gama de entusiastas sem um minimo de experiencia comprovada.

Poer este motivo, aconselho manter tal habilitacao, pois seria catastrofico o resultado dessa liberacao. Alem disso, muitos seguem

profissionalmente tal carreira, batendo de contra as prerrogativas da habilitação "Piloto Privado".

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A ANAC entendeu que se trata de uma atividade aerodesportiva em que não há assimetria de informação por parte dos participantes e baixo risco de externalidades devido ao fato de essas atividades serem executadas em áreas reservadas para tal e longe de pessoas desavisadas. Dessa forma entendeu-se por bem não regular a qualificação dos pilotos de acrobacia por meio de emissão de habilitação específica. No entanto, os requisitos para as operações de acrobacia continuarão em vigor na Seção 91.303 do RBHA 91, na IAC 91-1001, ou nas disposições correspondentes que virem a substituí-los.

Contribuição nº 29

Colaborador: DANIEL DA MOTA SILVA

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

b) Eliminação da experiência mínima de 200 horas como piloto em comando para a concessão de habilitação de instrutor de voo (INVA);

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Pilotos com experiência de, por exemplo, 1000 horas de voo poderiam ser dispensados de cursar as aulas práticas do curso de INVA.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Devido à experiência acumulada, que pode ser comprovada por meio de CIV ou declaração de horas de voo de empresas, o candidato à licença de Instrutor de voo que tenha um total de 1000 horas de voo, por exemplo (quantidade sugerida de horas de voo), poderia por iniciativa própria e sem um curso prático extenso e oneroso, se tornar instrutor de voo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 30

Colaborador: Alexandre Murta Collares

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

" 61.215 Revalidação e requalificação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve, antes de completar 6 (seis) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos últimos 6 (seis) meses, em centro de treinamento certificado pela ANAC, curso teórico e prático para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e "

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve, antes de 30 dias após a data de vencimento do tipo em questão, submeter-se a um cheque teórico e prático a ser realizado por chegador da anac ou de centro de treinamento credenciado, e, não mais de um mês antes da data do vencimento do tipo, ter realizado pelo menos 5 horas de voo no tipo, sendo pelo menos 2 em navegação.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A exigência de curso teórico em centro de treinamento todos os anos para revalidar um tipo é simplesmente desnecessária e incabível, pois obriga o piloto e/ou o empregador a gastar tempo e dinheiro extra, além de em muitos casos, ter que se deslocar da cidade onde trabalha para onde haja um curso credenciado e se afastar de suas atividades por um tempo considerável. O voo de cheque por si só já submete (ou deveria submeter) o piloto a uma prova teórica e prática sobre o tipo em questão. Os pilotos para sua própria segurança e pela segurança de terceiros, tem obrigação de se manter atualizados, treinados e reciclados com manual de especificações técnicas da aeronave, manual de manobras da aeronave, e regulamentos de voo durante todo o ano, e o voo de cheque é capaz de comprovar se o piloto cumpre com tais obrigações. A reciclagem seria justa para os alunos reprovados em voo de cheque, e para os que não seria reprovados ela não é necessária nem justificável.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Sugestão parcialmente aproveitada. A requalificação foi excluída da seção 61.215.

Contribuição nº 31

Colaborador: João Gabriel Anuto Silva

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Na norma atual não é permitido um piloto lançar horas na CIV como copiloto de aeronave single-pilot.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Sugiro que essa norma seja alterada, para que um piloto possa lançar na CIV horas de copiloto em aeronave single-pilot
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Pois mesmo uma aeronave sendo single-pilot não significa que um copiloto não fará diferença; muito pelo contrário, vai aumentar e muito a segurança dos voos.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 32
Colaborador: Alexandre de Castro Vidigal
Instituição: Aviação Executiva
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
"61.215 Revalidação e requalificação de habilitação de tipo (a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve, antes de completar 6 (seis) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento: (1) ter concluído, com aproveitamento, nos últimos 6 (seis) meses, em centro de treinamento certificado pela ANAC, curso teórico e prático para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e..."
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve, antes de 30 dias após a data de vencimento do tipo em questão, submeter-se a um cheque teórico e prático a ser realizado por chegador da anac ou de centro de treinamento credenciado, e, não mais de um mês antes da data do vencimento do tipo, ter realizado pelo menos 5 horas de voo no tipo, sendo pelo menos 2 em navegação.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A exigência de curso teórico em centro de treinamento todos os anos para revalidar um tipo é simplesmente desnecessária e incabível, pois obriga o piloto e/ou o empregador a gastar tempo e dinheiro extra, além de em muitos casos, ter que se deslocar da cidade onde trabalha para onde haja um curso credenciado e se afastar de suas atividades por um tempo considerável. O voo de cheque por si só já submete (ou deveria submeter) o piloto a uma prova teórica e prática sobre o tipo em questão. Os pilotos para sua própria segurança e pela segurança de terceiros, tem obrigação de se manter atualizados, treinados e reciclados com manual de especificações técnicas da aeronave, manual de manobras da aeronave, e regulamentos de voo durante todo o ano, e o voo de cheque é capaz de comprovar se o piloto cumpre com tais obrigações. A reciclagem seria justa para os alunos reprovados em voo de cheque, e para os que não seria reprovados ela não é necessária nem justificável.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aproveitada. A requalificação foi excluída da seção 61.215.

Contribuição nº 33
Colaborador: CARLOS ARRUDA NETO
Instituição: PILOTO PRIVADO
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
"61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado (a) O candidato a uma licença de piloto privado deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente à categoria a que pretenda obter a licença.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve: (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC, na categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141 ou RBAC que venha a substituí-lo; (2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente à categoria a que pretenda obter a licença; e (3) o requisito estabelecido no parágrafo (a)(1) desta seção não se aplica aos candidatos que forem aprovados no exame teórico para piloto privado da ANAC até 1 (um) ano após a data de publicação deste Regulamento.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Estou cursando teórico para PCA e assim estou observando o quanto um PPA precisa de mais conhecimento teórico para aumentar a

segurança do nosso espaço aéreo. Muitos PPAs com apenas o poder financeiro, acham-se pilotos experientes e fazem muitas coisas reprováveis quando em voo. A obrigatoriedade de curso teórico pode trazer mais conhecimento e visão mais respeitosa quanto a aviação civil brasileira.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 34

Colaborador: ROBERTO CARLOS MANCINI

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Regulamentação sobre habilitação de TIPO

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

a meu ver, ainda longe do formato ideal, e muito menos pacificado entre a comunidade aeronáutica -, além dos diversos pontos que podem ser simplesmente acrescentados nesta fase de consulta pública (e não apenas modificados)

- REMOVAM A OBRIGATORIEDADE DE HABILITAÇÃO TIPO PARA QUALQUER AERONAVE DO TIPO KING AIR NO BRASIL
- REMOVAM A OBRIGATORIEDADE DE CURSO TEORICO PARA PLA

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

PENSO QUE: A OBRIGATORIEDADE DE SIMULADOR NÍVEL C OU D, IRÁ PREJUDICAR MUITO A COMUNIDADE AERONÁUTICA, POIS MUITOS PODEM PERDER SEUS EMPREGOS OU ATÉ MESMO NÃO CONSEGUI-LO (ESTE É O MEU CASO), ESTOU ALMEJANDO UM CARGO DE COPILOTO EM AERONAVE KING AIR 350 E C90, MAS O PILOTO DISSE QUE O PATRÃO DELE NÃO VAI PAGAR O SIMULADOR PRA MIM. PORQUE ESTE TIPO DE SIMULADOR SÓ TEM NOS ESTADOS UNIDOS.

ATÉ HOJE TODOS OS PILOTOS DESTE TIPO DE AERONAVE FAZEM O GROUND SCHOOL NO BRASIL E NÃO VEMOS NENHUMA DIFICULDADE NA PILOTAGEM DESTE TIPO DE AERONAVE.

TEM UM COMANDANTE QUE FEZ O CURSO NOS ESTADOS UNIDOS A MANDO DO PATRÃO E DISSE QUE NÃO MUDOU QUASE NADA O QUE ELE JÁ SABIA. TAMBÉM OS KING AIR NOS ESTADOS UNIDOS NÃO SÃO CONSIDERADOS AERONAVES TIPO. LÁ QUALQUER PODE PILOTAR OS KING AIR SOMENTE COM HABILITAÇÃO MULTI-MOTOR. ESTAREI SENDO PENALIZADO POR ESTA DECISÃO TÃO PRECIPITADA DA ANAC, QUE AO MEU VER IRÁ PREJUDICAR A TANTOS PILOTOS, POIS OS PROPRIETÁRIOS DESTE TIPO DE AERONAVE, NÃO QUEREM PAGAR PARA SEUS PILOTOS IREM FAZER O SIMULADOR NOS U.S.A., DEVIDO AO ALTO CUSTO QUE SE REPETIRÁ ANO APÓS ANO. MUITOS FICARÃO DESEMPREGADOS E, EU QUE ESTOU BUSCANDO MEU EMPREGO NÃO CONSEGUIREI UM, DEVIDO A ESTA RESOLUÇÃO.

O CUSTO PARA FAZER ESTE TIPO DE SIMULADOR NOS ESTADOS UNIDOS CHEGA PROXIMO AOS R\$50.000,00 COM TODAS AS DESPESAS INCLUINDO O CURSO.

MEU AMIGO PILOTO KING AIR C90 A 10 ANOS, FEZ GROUND SCHOOL NO BRASIL E RECHECA TODOS OS ANOS É UM EXCELENTE PROFISSIONAL E O PATRÃO DELE NÃO ACEITA TER QUE MANDA-LO PARA OS ESTADOS UNIDOS E GASTAR TODO ESTE DINHEIRO E, QUE SE REPETIRÁ POR TODOS OS ANOS. ELE CORRE O RISCO DE PERDER O EMPREGO.

FICA AQUI MINHA JUSTIFICATIVA:

- NOS U.S.A. – KING AIR NÃO É TIPO, PORTANTO NÃO É OBRIGATÓRIO FAZER SIMULADOR NÍVEL C ou D
- ALTO CUSTO PARA FAZER O CURSO LÁ
- IRÁ PREJUDICAR TODOS OS PILOTOS QUE ESTÃO EMPREGADOS ATUALMENTE
- IRÁ PREJUDICAR AQUELES QUE ALMEJAM UM PRIMEIRO EMPREGO COMO COPILOTO COMO EU.

PENSEM BEM ANTES DE TOMAR SOMENTE DECISÕES TECNICAS.

NOS AJUDEM A MELHORAR E A CONSEGUIR NOSSOS EMPREGOS

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A realização do treinamento em organizações certificadas (CTAC) deverá garantir que pilotos mantenham um alto nível de proficiência no equipamento que operam. Os treinamentos teórico (ground) e prático (simulador ou aeronave) ministrados pelos CTAC, tanto no Brasil quanto no exterior, são mais controlados e padronizados que os treinamentos realizados por um PC ou PLA habilitado. Apesar de a medida trazer impactos no curto prazo, a ANAC entende que os benefícios à aviação brasileira serão compensadores, especialmente na aviação geral, já que os pilotos irão incorporar a elevada padronização operacional e os

conhecimentos técnicos com os quais terão contato nos CTAC. Além disso, a expectativa é de que o mercado de treinamento se ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior.

Contribuição nº 35

Colaborador: TIAGO MEDEIROS

Instituição: UNIVERSIDADE TUIUTI DO PARANA

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

200 horas para INVA

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

ALTERAÇÃO. ACREDITO NÃO SER CORRETO A INCLUSÃO DE 200 HS PARA INVA, SENDO O PILOTO COMERCIAL JÁ POSSUI A INFORMAÇÃO E O CONHECIMENTO NECESSARIO PARA MINISTRAR INSTRUÇÃO.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

200 HORAS EM QUESTÃO SERÁ EXTREMANTE PREJUDIAL NA FORMÇÃO DO MESMO POIS HAVERÁ ALUNOS DEIXANDO DE SE QUALIFICAR EM OUTROS CURSOS POR FALTA DE CONDIÇÃO FINACEIRA. EM CONSEQUENCIA INJETANDO UM MAIOR VALOR EM HORAS DE VOO.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 36

Colaborador: Janderson Luis Vinci

Instituição: Gol linhas aéreas

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

A sessão 61.141, que já vigora desde 22 de junho de 2012 e especifica o número mínimo de horas de voos para a concessão de habilitação para pilotos de linha aérea e helicóptero (PLA e PLH), também poderá ser alterada pela Emenda, na qual está sendo proposto um total de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo em comando, como uma das alternativas para comprovação de experiência para a obtenção da licença de piloto de linha aérea.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

1. Sugestão de redução de **horas mínimas de piloto em comando** para a concessão de habilitação para pilotos de linha aérea (PLA) para **100 horas**. (Voltaria a ser como antigamente). Aos copilotos de empresa aérea não são necessários horas mínimas de piloto em comando, desde que tenham comprovados pelo menos 3000 horas de voo na empresa aérea.

2. Os certificados teóricos de PLA sem data de vencimento serão aceitos normalmente na eventual solicitação da habilitação de PLA independente da data de emissão.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Sou copiloto da GOL com quase 8000 horas de voo, sendo 6000 horas só no B737 e 13 anos nessa função, já que trabalhei também na Rio Sul e Varig, mas apenas tenho 100 horas de piloto em comando, pois entrei com poucas horas na Rio Sul. Estou preocupado com as mudanças em relação aos mínimos de hora, já que a minha promoção para comandante se aproxima. Portanto, gostaria que casos como o meu fossem contemplados pela nova emenda da RBAC 61.

Um colega meu participou dos workshops promovidos pela ANAC e me informou que a ANAC está considerando a idéia de colocar data de vencimento nos certificados teóricos de PLA. Desta maneira, sugiro que caso isso seja verdade, que seja feito a partir do certificados adquiridos a partir da presente data, e que os certificados sem data de vencimento já adquiridos sejam honrados pela ANAC. Acredito que este seja um direito conquistado pelo detentor de tal certificado. Isso beneficiaria vários pilotos de empresa aérea que já há algum tempo, fizeram a prova de PLA teórico, passaram e esperam a oportunidade para a promoção a comandante.

Estou a disposição para maiores esclarecimentos e colaboração.

Muito obrigado!

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aproveitada. O texto apresentado na proposta da ANAC estabelece os mesmos mínimos previstos no item 2.6.3.1 do Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional. Caso fossem reduzidos, constituiriam uma diferença com os padrões internacionais e poderiam prejudicar a aceitação das licenças brasileiras por autoridades estrangeiras.

Já a validade dos exames teóricos de PLA, apesar de discutida nos workshops, não foi incluída na versão final da proposta.

Contribuição nº 37

Colaborador: Robson Pletsch

Instituição: Aeroclue de Novo Hamburgo

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Me proponho a discutir sobre as 200 horas de voo em comando para obtenção da licença de instrutor de voo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Acho que devemos manter esta parte do texto, acho que é ideal o mínimo de 200 horas de voo como piloto em comando para obtenção de licença de instrutor de voo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Acho que como o passar do tempo, as aeronaves se tornaram mais complexas, elas possuem mais tecnologia, logo a pilotagem por si só se tornou mais complicada, bem como o aumento do tráfego aéreo requer maior preparo dos instrutores, também observamos que ao longo dos últimos anos que está ocorrendo um aumento dos acidentes aéreos, muitos por mal preparo dos novos pilotos, por estes fatores eu concordo com o aumento do número mínimo de 200 horas de piloto em comando para obtenção da licença de instrutor de voo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 38

Colaborador: Páterson Manoel da Silva

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Tenho acompanhado a evolução da legislação no Brasil, mas confesso que algo que sempre me deixou decepcionado, e pelo que tenho conversado com outros pilotos, eles também.

Atualmente, vemos algo que, só tem lógica porque está na legislação, mas que na prática não se justifica, e por isso gostaria de sugerir para que, na medida do possível fosse alterado.

Se o cidadão tira habilitação como Piloto de Recreio, é porque ele não tem intenções comerciais, ou seja, ele tem sua carteira para voar com sua família, mas a legislação atual impede tal fato, tendo em vista que limita a apenas o piloto mais um ocupante.

Veja bem, no meu caso, sou casado e tenho 2 filhos menores, e não posso voar com minha família. Daí a legislação precisaria se adequar a realidade e regular a conduta.

Acredito que a restrição para apenas 2 ocupantes deveria ser extirpada da legislação, e que deveria ser aplicada uma pena mais severa no caso em que ficasse constatado que o possuidor do Certificado de Piloto de recreio esteja disvirtuando sua atuação.

Como diria meu pai, atualmente estamos "matando a vaca para acabar com o carrapato". Se a categoria de piloto de aeronaves leves desportivas e Pilotos de recreio, existem justamente para aquelas pessoas que não querem se "profissionalizar" e tem na aviação leve desportiva um meio de satisfazer seus interesses de passeio com os seus, a atual legislação vem na contra-mão da realidade.

Fica aí minha sugestão, e espero ter sido claro em minha explicação. Sou pelo fim da limitação para 02 ocupantes para o Piloto desportivo, pois isto impede que as famílias viagem juntos.

Att

Páterson Manoel da Silva.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 39

Colaborador: Guilherme Barroso Vieira

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.233(a)(5)(iii)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Redução dos requisitos para concessão de licença de INV-H (instrutor de voo de helicópteros) para as antigas 10h em comando, visando a péssima fase em que a aviação brasileira atravessa, e devido o alto custo do curso no Brasil. Se a atitude da mudança para as 200h foi o aumento da segurança de voo, que sejam feitos então cursos periódicos de segurança de voo e familiarização com emergências. Algumas restrições (que na prática são exigidas pelas escolas) de horas de voo para a execução de manobras com maior grau de dificuldade poderiam ser elaboradas.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 40
Colaborador: ALBERTO BAZAIA JUNIOR
Instituição: AERoclube de ItU/ ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ACROBACIAS AÉREAS
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
e) A exclusão da obrigatoriedade da habilitação de “acrobacia” para realizar manobras acrobáticas, sendo que, para realizar este tipo de voo o piloto ainda precisará ter no mínimo licença de piloto privado e habilitação para categoria e classe da aeronave a ser utilizada, experiência no modelo da aeronave e outras possíveis exigências não correlacionadas a um registro na Carteira de Habilitação Técnica (CHT)
“XII – a subparte Q passa a vigorar com a seguinte redação:
“SUBPARTE Q [RESERVADA]”
XIII – suprimir as seções 61.271, 61.273, 61.275, 61.277 e 61.279”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
SUBPARTE Q
MANTER O TEXTO ATUAL DA NOVA RBAC 61 VIGENTE DE 2012.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Na década de 80 quando os aviões de acrobacias aéreas de alta performance começaram a chegar no Brasil, iniciou-se uma série de acidentes fatais por não haver regulamentação da categoria. Diante disso o D.A.C através do Exmo Sr Diretor Geral convocou os pilotos da época e junto deles os integrantes e ex-integrantes da “Esquadrilha da Fumaça”, para que se fosse tomada uma providencia em relação as vitimas desse esporte aéreo. Então que foi criada a ACRO- Associação Brasileira de Acrobacias Aéreas tendo como seu presidente o Saudoso Cel BRAGA ex-comandante do EDA por mais de 17 anos com mais de 1200 demonstrações pelo Brasil e exterior. Então reunidos foram criadas as normas (001/89 à 007/89 para habilitações através do oficio nº79/TE-3/0348 e o manual de “Demonstração Aérea” pela IAC-3314 que servia para Orientar na disciplina e coordenação de Voos de Demonstração Aérea. E com o passar dos tempos foi reformulada pelo próprio DAC em 2004 a concessão de certificação de pilotos de acrobacia aérea e demonstração aérea através da IAC 060-1001.
Dessa forma vendo a Agencia reguladora tratando esse assunto dessa forma nos preocupa e voltaremos a assistir desastres e vitimas como no passado e todo trabalho desenvolvido sendo jogado no lixo. Se conseguirmos salvar apenas um piloto de acrobacias que seja, já estaremos dando uma grande contribuição ao esporte.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A ANAC entendeu que se trata de uma atividade aerodesportiva em que não há assimetria de informação por parte dos participantes e baixo risco de externalidades devido ao fato de essas atividades serem executadas em áreas reservadas para tal e longe de pessoas desavisadas. Dessa forma entendeu-se por bem não regular a qualificação dos pilotos de acrobacia por meio de emissão de habilitação específica. No entanto, os requisitos para as operações de acrobacia continuarão em vigor na Seção 91.303 do RBHA 91, na IAC 91-1001, ou nas disposições correspondentes que virem a substituí-los.

Contribuição nº 41
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.157(a) O candidato a uma licença de piloto de planador deve ter sido aprovado em exame teórico aplicado pela ANAC para concessão de licença de piloto de planador.

61.177(a) O candidato a uma licença de piloto de balão livre deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de balão livre.

61.213(a)(4) proficiência:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.157(a) O candidato a uma licença de piloto de planador deve ter sido aprovado em exame teórico aplicado pela ANAC para concessão de licença de piloto de planador. O exame deve compreender, pelo menos, os seguintes aspectos:

(1) regulamentação aeronáutica: normas e regulamentos pertinentes ao titular de uma licença de piloto de planador; CBA; RBAC, instruções, normas, métodos e procedimentos relativos aos serviços de controle de tráfego aéreo;

(2) conhecimentos técnicos sobre planadores:

(i) princípios relativos à operação dos planadores, seus sistemas e instrumentos; e

(ii) limitações operacionais relativas aos planadores; informações operacionais pertinentes do manual de voo ou outro documento apropriado;

(3) desempenho e planejamento de voo:

(i) efeitos da carga e da distribuição de peso nas características de voo, cálculo de peso e balanceamento;

(ii) uso e aplicação prática dos dados de lançamento/aterissagem e outras operações; e

(iii) planejamento para a partida e para voo de navegação em condições visuais de voo; preparação e apresentação dos planos de voo aos órgãos de controle de tráfego aéreo; procedimentos apropriados dos serviços de controle de tráfego aéreo; procedimentos de notificação de posição; procedimentos de ajuste de altímetro; operações em zonas de grande densidade de tráfego aéreo;

(4) desempenho e limitações humanas: desempenho e limitações humanas pertinentes ao piloto de planador e princípios de gerenciamento de ameaças e erros;

(5) meteorologia: aplicação da meteorologia aeronáutica elementar; procedimentos para obter informação meteorológica e sua utilização; e altimetria;

(6) navegação aérea: aspectos práticos da navegação aérea e técnicas de navegação estimada; e utilização de cartas aeronáuticas;

(7) procedimentos operacionais:

(i) aplicação de princípios de gestão de ameaças e erros no desempenho operacional;

(ii) utilização de documentos aeronáuticos, como AIP e NOTAM; códigos e abreviaturas aeronáuticas;

(iii) procedimentos para ajuste de altímetro;

(iv) os diversos métodos de lançamento e os procedimentos correspondentes; e

(v) procedimentos de precaução e emergência apropriados, incluindo as medidas que devem ser adotadas para evitar zonas de condições meteorológicas perigosas ou de esteira de turbulência; e

(8) aerodinâmica básica e princípios de voo relativos a planadores.

61.177(a) O candidato a uma licença de piloto de balão livre deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de balão livre. O exame deve compreender, pelo menos, os seguintes aspectos:

(1) regulamentação aeronáutica: normas e regulamentos pertinentes ao titular de uma licença de piloto de balão livre; CBA; RBAC, instruções, normas, métodos e procedimentos relativos aos serviços de controle de tráfego aéreo;

(2) conhecimentos técnicos sobre balões livres:

(i) princípios relativos à operação dos balões livres, seus sistemas e instrumentos;

(ii) limitações operacionais relativas aos balões livres; informações operacionais pertinentes do manual de voo ou outro documento apropriado; e

(iii) propriedades físicas e aplicações práticas dos gases empregados em balões livres;

(3) desempenho e planejamento de voo:

(i) efeitos da carga e da distribuição de peso nas características de voo, cálculo de peso e balanceamento;

(ii) uso e aplicação prática dos dados de lançamento/aterissagem e outras operações, incluindo a influência da temperatura; e

(iii) planejamento para a partida e para voo de navegação pertinente aos voos privados em condições visuais de voo; preparação e apresentação dos planos de voo aos órgãos de controle de tráfego aéreo; procedimentos apropriados dos serviços de controle de tráfego aéreo; procedimentos de notificação de posição; procedimentos de ajuste de altímetro; operações em zonas de grande densidade de tráfego aéreo;

(4) desempenho e limitações humanas: desempenho e limitações humanas pertinentes ao piloto de balão livre e princípios de gerenciamento de ameaças e erros;

(5) meteorologia: aplicação da meteorologia aeronáutica elementar; procedimentos para obter informação meteorológica e sua utilização; altimetria;

(6) navegação aérea: aspectos práticos da navegação aérea e técnicas de navegação estimada; utilização de cartas aeronáuticas;

- (7) procedimentos operacionais:
- (i) aplicação de princípios de gestão de ameaças e erros no desempenho operacional;
 - (ii) utilização de documentos aeronáuticos, como AIP e NOTAM; códigos e abreviaturas aeronáuticas; e
 - (iii) procedimentos de precaução e emergência apropriados, incluindo as medidas que devem ser adotadas para evitar zonas de condições meteorológicas perigosas ou de esteira de turbulência; e
- (8) aerodinâmica básica e princípios de voo relativos a balões livres.

61.213(a)(4) proficiência:

(iv) Na realização do exame de proficiência, o candidato deve demonstrar sua capacidade para executar, como piloto em comando ou segundo em comando, conforme sua função na habilitação de tipo solicitada, os procedimentos e manobras aplicáveis, com um grau de competência apropriado às prerrogativas da licença na qual será averbada a habilitação, e para:

- (A) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;
- (B) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;
- (C) executar todas as manobras com suavidade e precisão;
- (D) revelar bom julgamento e aptidão de pilotagem;
- (E) aplicar conhecimentos aeronáuticos; e
- (F) manter controle da aeronave durante todo o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Na proposta, os detalhamentos foram retirados sem muita justificativa. Ainda que não seja requerido curso aprovado para as habilitações de planador e de balão livre, cabe incluir os requisitos de conhecimentos teóricos que os candidatos deverão satisfazer, para que os pilotos saibam em que deverão ser avaliados no exame, para que a ANAC tenha um parâmetro regulamentar ao criar e atualizar seus exames teóricos e para demonstrar alinhamento ao anexo 1 da ICAO.

Destaco que não há problema em se criar um requisito que estaria mais aplicável à ANAC, ao criar seus exames, do que aos pilotos (já que estes não terão mais que fazer curso com os tópicos) ou às instituições de ensino (cujos cursos não serão mais exigidos), pois o RBAC é uma norma que pode ter efeitos externos e internos, conforme art. 1º da Resolução nº 30/2008. Neste caso, o efeito externo é dar informação ao público sobre quais os assuntos abordados no exame teórico.

Da mesma forma, se justifica manter no RBAC 61.213(a)(4) as características do exame de proficiência, que estabelece requisitos que devem ser verificados por INSPACs e examinadores credenciados ao conduzir exames – como já ocorre, por exemplo, com a habilitação de voo por instrumentos, com a descrição em 61.223(a)(7) e em 61.123, 61.103 e 61.83.

Entendo que o ideal seria, além desses detalhamentos, internalizar em nossos regulamentos outros detalhamentos contidos no Anexo 1, como foi apresentado em arquivo de propostas à época dos workshops (em que a seção 61.213 trazia detalhes sobre os treinamentos de solo e de voo, e incluía mais alguns detalhes sobre o exame de proficiência; na em 61.233 trazia detalhes sobre os conhecimentos de instrutor de voo; em 61.77 trazia detalhes sobre os conhecimentos de PP; 61.97 sobre PC; 61.137 sobre PLA, e neste caso caberia manter as referências a esta seção que já existem na seção 61.117, sobre tripulação múltipla).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

a) Quanto à inclusão dos requisitos detalhados de conhecimentos teóricos para as licenças de planador e balão livre Contribuição não aproveitada. A definição dos conteúdos mínimos das provas teóricas é de fato necessária para espelhar os requisitos do Anexo 1 da ICAO, bem como para orientar os candidatos e a ANAC quanto ao que deve ser avaliado nos exames teóricos. No entanto, optou-se por realizar esta definição em normas suplementares, e não no regulamento, para tornar o Regulamento mais conciso e para possibilitar que as eventuais mudanças de conteúdo necessárias para acompanhar as inovações técnicas da aviação sejam realizadas com maior celeridade.

b) Quanto ao detalhamento do exame de proficiência

Do mesmo modo, o detalhamento de manobras e habilidades específicas a serem avaliadas nos exames de proficiência deverá ser objeto de norma suplementar, e não do regulamento em si, que deve conter apenas o mínimo essencial.

Contribuição nº 42

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Não existe.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.2(a)([número a ser definido pela ANAC]) Centro de Treinamento de Aviação Civil (CTAC) significa uma organização certificada segundo o RBAC 142 para fornecer treinamento e conduzir exames teóricos e verificações de pilotos, mecânicos de voo, comissários de voo, despachantes operacionais de voo e pessoal pertencente à administração pública;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>A proposta da seção 61.213 trata de CTAC, mas este tipo de organização não é tratado na seção 61.2, que traz os significados das abreviaturas e definições utilizadas no RBAC 61. Outro termo equivalente, como “CIAC” já é definido na seção 61.2, justificando que o CTAC também deveria constar.</p> <p>A numeração do subparágrafo do 61.2(a) ficaria a cargo da ANAC, sugerindo-se a ordem alfabética. Neste caso, recomenda-se, ainda retificar a posição das definições de “Caderneta individual de voo – CIV” e de “Certificado de Piloto de Aeronave Leve Esportiva – CPL”.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>Contribuição aproveitada.</p>

Contribuição nº 43
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
<p>61.3 (j) Os requisitos constantes dos parágrafos (i)(2) e (i)(3) desta seção podem ser dispensados, caso haja constatação, na investigação do acidente, que não houve a participação de fator operacional para a ocorrência do acidente aeronáutico.</p>
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>61.3 (j) Os requisitos constantes dos parágrafos (i)(1) e (i)(2) desta seção podem ser dispensados, caso haja constatação, na investigação do acidente, que não houve a participação de fator operacional para a ocorrência do acidente aeronáutico.</p>
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>Correção de referência. Não existe o parágrafo (i)(3), pelo que, creio, se pretendia fazer referência aos parágrafos (i)(1) e (i)(2).</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>Contribuição aproveitada. Item retificado conforme sugerido.</p>

Contribuição nº 44
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
<p>61.117(a) O candidato a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve:</p> <ol style="list-style-type: none">(1) cumprir todos os requisitos de conhecimentos teóricos referentes à concessão de licença de piloto de linha aérea na categoria avião constantes dos parágrafos 61.137(a)(1) e (2) deste Regulamento; e(2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de linha aérea na categoria avião constante do parágrafo 61.137(a)(3) deste Regulamento.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>61.117(a) O candidato a uma licença de piloto de tripulação múltipla deve:</p> <ol style="list-style-type: none">(1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de tripulação múltipla aprovado pela ANAC, que inclua os conhecimentos teóricos referentes à concessão de licença de piloto de linha aérea na categoria avião; e(2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de linha aérea na categoria avião constante do parágrafo 61.137(a) deste Regulamento.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>Já havia um erro de referência, pois os parágrafos da seção 61.137 não abordavam os tópicos que a seção 61.117 esperava que cobrissem.</p> <p>Agora, a seção deve ser alterada também pois faz referências a parágrafos que deixariam de existir da seção 61.137, deixando o regulamento inconsistente.</p> <p>Esta sugestão foi feita considerando o parágrafo 2.5.1.2 do Anexo 1 e a seção 61.310 do LAR 61, que exige o cumprimento dos requisitos de conhecimentos aplicáveis a piloto de linha aérea, mas em um programa de instrução reconhecido. Foi retirada a menção à seção 61.137 no parágrafo 61.117(a)(1) pois a seção 61.137 não traz os conhecimentos teóricos requeridos para piloto de linha área (o conteúdo descrito no parágrafo 2.6.1.2 do Anexo 1). Poderia se retornar a menção À seção 61.137 caso o conteúdo fosse colocado na seção 61.137, como sugerido em outra proposta.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>Contribuição aproveitada.</p>

Contribuição nº 45
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.139(a)(1) a instrução duplo comando exigida para a concessão da licença de piloto comercial na categoria avião (parágrafo 61.99(a)(1) deste Regulamento), e a instrução da habilitação de voo por instrumentos na categoria avião (parágrafo 61.223(a)(4) deste Regulamento); ou (...) (c) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea na categoria de aeronave de sustentação por potência deve ter recebido a instrução duplo comando exigida para a concessão da licença de piloto comercial na categoria aeronave de sustentação por potência (parágrafo 61.99(a)(3) deste Regulamento) e da habilitação de voo por instrumentos na categoria aeronave de sustentação por potência (parágrafo 61.223(a)(4) deste Regulamento).
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.139(a)(1) a instrução duplo comando exigida para a concessão da licença de piloto comercial na categoria avião (parágrafo 61.99(a)(1) deste Regulamento), e a instrução da habilitação de voo por instrumentos na categoria avião (parágrafo 61.223(a)(5) deste Regulamento); ou (...) (c) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea na categoria de aeronave de sustentação por potência deve ter recebido a instrução duplo comando exigida para a concessão da licença de piloto comercial na categoria aeronave de sustentação por potência (parágrafo 61.99(a)(3) deste Regulamento) e da habilitação de voo por instrumentos na categoria aeronave de sustentação por potência (parágrafo 61.223(a)(5) deste Regulamento).
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Correção de referência. O parágrafo que trata de instrução de voo para concessão de habilitação de voo por instrumentos é o 61.223(a)(5), e não 61.223(a)(4).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aproveitada. Item retificado conforme sugerido.

Contribuição nº 46
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.213(a)(2)(ii) o programa de treinamento de solo deve ser conduzido em um centro de treinamento de aviação civil (CTAC), nas seguintes condições:
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.213(a)(2)(ii) o programa de treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC, um CIAC ou um detentor de certificado emitido segundo o RBAC 119, nas seguintes condições:
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A justificativa na proposta da minuta cita “organização de treinamento ou instrução certificada pela ANAC”, porém apenas a organização de treinamento (CTAC) foi incluída no texto da minuta. Ocorre que há organizações de instrução, certificadas segundo o RBHA 141, que também ministram treinamentos em habilitação de tipo, como os de helicópteros. Embora o RBAC 61 não faça uma associação clara entre CTAC e RBAC, e entre CIAC e RBAC 141, esta associação já consta no RBAC 142 e na minuta de RBAC 141. Assim, ao citar apenas CTAC, se poderia dar o entendimento que CIACs, certificados segundo o RBHA/RBAC 141 não poderiam ministrar instrução para habilitação tipo – ou que teriam que se enquadrar nos requisitos de “fora do CTAC” –, o que não creio que seja a intenção, considerando que hoje o RBAC 61 já cita os RBHA 140, 141 e 142, e que não foi explicitada a intenção de retirar os CIACs. Ainda, deve-se atentar que há empresas de táxi aéreo que utilizam seus próprios programas de treinamento e sua própria estrutura (aeronaves e instrutores) para treinar seus tripulantes. Esta situação é permitida pelo regulamento atualmente, pois a instrução é ministrada por meio de um programa de treinamento aprovado pela ANAC para a empresa, o que se encaixa na “extensão determinada pela ANAC, como aplicável para aviões ou helicópteros” (previsto no atual 61.213(a)(2)(ii)): por exemplo, o RBAC 135 determina a extensão do treinamento para as empresas de táxi aéreo. Observo que a situação dos táxis aéreos deve ser tratada tanto para os tipos que possuem CTAC (por exemplo, H350, BH06) quanto para os que não possuem CTAC (por exemplo, RH44). Observo que, para revalidação e requalificação, já há previsão de que tais empresas sigam seus programas de treinamento

(61.215(c)). É necessário ficar claro se tal permissão também se aplica para concessões, ou se as empresas precisarão passar a contratar CTACs para ministrar seus treinamentos.

Sobre o assunto, ver processo 00065.094565/2013-18.

Caso essa sugestão seja aceita, deverão ser revisados os demais parágrafos da seção que se referem apenas a CTAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

a) Quanto à inclusão de CIAC e EV

Aproveitada parcialmente. Escolas e aeroclubes (conforme nomenclatura dos RBHA 140 e 141 ainda vigentes) foram incluídos no texto da proposta, para que possam ministrar instrução de habilitação de tipo em helicópteros básicos, que são também utilizados para instrução de PPH e PCH nessas instituições.

b) Quanto ao treinamento de empresas de táxi aéreo.

Aproveitada integralmente. O parágrafo 61.215(b) foi alterado para excepcionar o treinamento das empresas 121 e 135, que devem ser realizados de acordo com o Programa de Treinamento aprovado sob esses regulamentos.

Contribuição nº 47

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.213(a)(2)(iii) o treinamento de solo pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não exista CTAC certificado ou validado com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Neste caso o treinamento observar o disposto em Instrução Suplementar; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.213(a)(2)(iii) o treinamento de solo pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não exista CTAC certificado ou validado com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Neste caso o treinamento deve observar:
[Requisitos para o treinamento realizado fora do CTAC]

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção de texto, incluindo “deve” em “o treinamento deve observar”.

Ainda, recomendo reavaliar a opção de referenciar uma instrução suplementar (IS) no regulamento, colocando como requisito que a IS deve ser observada – o que equivale, no meu entendimento, a delegar a competência de estabelecimento de requisitos à superintendência e a desvirtuar a estrutura de RBAC e IS estabelecidas pela Resolução nº 30/2008. O RBAC deveria já trazer os requisitos aplicáveis aos treinamentos realizados fora de CTAC, podendo a superintendência a seu critério estabelecer uma IS “com objetivo de esclarecer, detalhar e orientar a aplicação do requisito já previsto no RBAC” (Art. 14 da Resolução nº 30/2008). Neste caso, não há requisito claro previsto na proposta de RBAC para a IS esclarecer, detalhar e orientar, tanto é assim que, enquanto a IS não for publicada, as habilitações não poderão ser concedidas. Entendo que o problema deveria ser resolvido explicitando-se os requisitos no RBAC, por exemplo indicando quais são os assuntos sobre os quais deve ser ministrado treinamento – como foi feito, por exemplo, para o treinamento de voo, em 61.213(a)(3)(iii). Assim, estabelecidos os requisitos, que já poderiam ser cumpridos por qualquer um independentemente de haver IS, a superintendência poderia publicar uma IS estabelecendo os meios de cumprimento aceitos pela ANAC (ficando a critério do usuário apresentar meio alternativo, que poderia ser usado se a ANAC aprovar). A proposta do regulamento, ao exigir que o usuário cumpra o disposto na IS limitaria, ou inibiria, a utilização da prerrogativa do usuário de apresentar este meio alternativo, previsto no art. 14, § 1º, Inciso II da Resolução nº 30/2008.

Por fim, destaco que, ainda que a IS não precisa ser citada no regulamento para cumprir sua função. Independentemente de ser citada ou não, estabelecerá um meio aceitável para cumprir o requisito, que poderá ser observado pela ANAC na condução dos processos. Até pelo fato de as ISs serem mais sujeitas a alterações, o regulamento deve conter requisitos completos, que não dependam da IS para que possam ser aplicados (embora, claro, as ISs possam orientar sua aplicação).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aproveitada parcialmente. O detalhamento do treinamento deverá constar da IS e não do Regulamento para manter este conciso e possibilitar que as alterações ao currículo sejam realizadas de modo mais ágil, acompanhando a realidade do mercado. No entanto, acatou-se a contribuição para excluir a referência expressa à IS, por ser desnecessária e gerar a interpretação de que seu cumprimento não admite cumprimento alternativo, o que contraria a Resolução 30/2008.

Contribuição nº 48

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.213(a)(2)(iv) o tipo de aeronave e o treinamento de solo deverão ser registrados pelo candidato na CIV Digital, bem como registrados e assinados pelo instrutor na CIV do candidato;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.213(a)(2)(iv) o treinamento de solo deve ser registrado, incluindo a informação do tipo de aeronave a que se refere e a assinatura e a identificação do instrutor;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>A caderneta individual de voo, como definida em 61.2(a)(6), é um documento para “verificação da experiência, comprovação e certificação de horas de voo”, de forma condizente com o prescrito na IAC 3203 - Registro de horas de voo em Cadernetas Individuais de Voo e na IS 61-001 - Procedimentos para declaração online de experiência de voo (conhecida como “CIV digital”) e condizente com o próprio nome da caderneta.</p> <p>Caso se passe a utilizar o mesmo documento para registrar horas de treinamento de solo, deveriam ser atualizadas a IAC e a IS, uma vez que não há qualquer orientação de como o piloto registra tais horas de treinamento de solo em sua CIV, bem como deveria ser criado campo para tal informação (na CIV em papel e na CIV digital).</p> <p>A sugestão de texto considera, no entanto, que a CIV seria mantida como registro de voo, exigindo-se que haja registro e que o instrutor assine, porém sem especificar que isso deve constar na CIV.</p> <p>Ainda, foi alterado o texto para que fique mais claro o que deve ser registrado e o que deve ser assinado. O treinamento deve ser registrado, sendo o “tipo de aeronave” uma das informações sobre o treinamento que devem constar no registro do treinamento. O treinamento não deve ser “registrado e assinado”, mas o registro deve incluir a assinatura. Por fim, incluí exigência de identificação do instrutor, para esclarecer que não basta uma assinatura se não for possível identificar o signatário (pois, embora seja lógico, é algo que às vezes traz alguns problemas).</p> <p>A critério da ANAC, se pode detalhar que outras informações sobre o treinamento serão necessárias, como sua duração e o período em que ocorreu (com detalhamento dos dias, ou até mesmo das horas).</p> <p>Caso a sugestão seja aceita ou parcialmente aceita, avaliar alterações pertinentes aos parágrafos 61.213(a)(3)(iv) e (a)(4)(iii). Por outro lado, caso se decida por manter a necessidade de registro de treinamento de solo em CIV, recomendo que tal requisito seja incluído também em outras seções equivalentes, como, por exemplo, 61.223 e 61.97. Ou se poderia optar por deixar de exigir esta obrigatoriedade em cada sessão específica e passar a exigir somente na seção 61.31, que trata dos registros em CIV.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aproveitada parcialmente, quanto à alteração das IAC 3203 e IS61-001. Já há, na SPO, processo em curso para compilar todas as instruções constantes de tais normas em uma única IS, bem como atualizar seu conteúdo.

Contribuição nº 49
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.213(a)(3)(i) o candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores à data da realização do exame de proficiência, o programa de treinamento de voo para o tipo de aeronave para em que pretenda obter a habilitação;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.213(a)(3)(i) o candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores à data da realização do exame de proficiência, o programa de treinamento de voo para o tipo de aeronave para que pretenda obter a habilitação;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>Correção do texto: de “para o tipo de aeronave para em que pretenda obter a habilitação” para “para o tipo de aeronave para que pretenda obter a habilitação”.</p> <p>Outra opção seria “para o tipo de aeronave em que pretenda obter a habilitação”.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aproveitada integralmente. Correção realizada.

Contribuição nº 50
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.213(a)(3)(iii)(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turbohélice, acompanhado de instrutor; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.213(a)(3)(iii)(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turbohélice, acompanhado de instrutor; e
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Correção de texto: “Turbohélice”, conforme já utilizado no RBAC 01 e no próprio RBAC 61.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aproveitada integralmente. Correção realizada.

Contribuição nº 51
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.213(a)(3)(iii)(B) (2) 8 (oito) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 20000 lbs (9071kg) inclusive e com 9 (nove) ou menos assentos de passageiros;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.213(a)(3)(iii)(B) (2) 8 (oito) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 20000 lbs (9071kg) e com 9 (nove) ou menos assentos de passageiros;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Adequação do texto, com retirada do “inclusive”, padronizando com os demais parágrafos semelhantes e por ser desnecessário.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aproveitada integralmente. Correção realizada.

Contribuição nº 52
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.213(a)(3)(iii) o treinamento de voo pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não exista Centro de Treinamento certificado ou validado com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Nesse caso o treinamento deve ser feito conforme Programa de treinamento aprovado pela ANAC ou pela autoridade de certificação primária, caso não haja programa de treinamento aprovado deve observar o disposto em Instrução Suplementar incluindo no mínimo:
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.213(a)(3)(iii) o treinamento de voo pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não exista CTAC certificado ou validado com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Nesse caso o treinamento deve ser feito conforme programa de treinamento aprovado pela ANAC ou pela autoridade de certificação primária. Caso não haja programa de treinamento aprovado, o treinamento deve observar incluir no mínimo:
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Correção de texto: - Utilizando CTAC para se referir a “centro de treinamento” (em alinhamento ao 61.213(a)(2)(iii)) - retirando maiúscula desnecessária em “Programa de treinamento”; - Inclusão de acento em “primária”; e - Separação entre frases, iniciando nova frase em “Caso não haja...”
Ainda, conforme sugerido para o parágrafo 61.213(a)(2)(iii), foi retirada menção a “Instrução suplementar”. O regulamento deve estabelecer o requisito mínimo. A IS, independentemente de ser citada ou não no regulamento, estabelecerá um meio aceitável para o cumprimento do requisito. Porém, ao citá-la, o regulamento internalizaria as regras da IS (o que estiver publicado na IS poderia ser entendido como requisito, pois o regulamento estaria estabelecendo que se “deve observar o disposto em IS”) e inviabiliza, ou inibe, a proposição de meio alternativo previsto no art. 14, § 1º, Inciso II da Resolução nº 30/2008.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente aproveitada. A referência à IS foi retirada.

Contribuição nº 53

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.213(a)(4)(ii) caso o treinamento de voo não tenha sido realizado em CTAC, o exame de proficiência deve ser realizado em aeronave do mesmo tipo utilizado durante o treinamento; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.213(a)(4)(ii) o exame de proficiência pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não exista CTAC certificado ou validado com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Nesse caso, o exame de proficiência deve ser realizado em aeronave do mesmo tipo utilizado durante o treinamento; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Alinhamento aos demais parágrafos semelhante, como o 61.213(a)(2)(iii) e o 61.213(a)(3)(iii). O texto proposto na minuta não explicita que o exame também pode ser realizado fora de CTAC (o que é necessário para se criar uma exceção ao subparágrafo anterior), estabelecendo apenas que deveria ser realizado em aeronave do mesmo tipo utilizado durante o treinamento,

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aproveitada. Incluído parágrafo específico para atender aos casos em que não há CTAC.

Contribuição nº 54

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.31 Sistema Eletrônico de Registro de Voo e CIV

61.31 (b) Cada piloto deverá registrar as seguintes informações referentes ao voo e/ou sessão de instrução de voo realizada:
(...)

61.31(c)(5) hora de voo em instrução: todas as horas de instrução de voo registradas como horas de instrução, seja de voo visual, de voo por instrumentos ou em dispositivos de treinamento por voo simulado, devem ser certificadas pelo instrutor de voo que tenha ministrado a referida instrução:

(i) as horas de voo realizadas em instrução devem ser registradas pelo instrutor de voo que ministrou a instrução, informando um resumo da instrução, a liberação do aluno piloto para realizar voo solo (quando aplicável), o CANAC, nome e assinatura;

(ii) as horas realizadas no exame de proficiência devem ser registradas pelo INSPAC ou examinador credenciado responsável por tal exame, que informará se o aluno piloto foi aprovado ou reprovado, seu CANAC, nome e assinatura;

(...)

61.31(f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos (a) e (d) desta seção.

(...)

61.213(a)(3)(iv) o tipo de aeronave e o treinamento de voo devem ser registrados na CIV Digital pelo candidato, bem como registrados e assinados pelo instrutor na CIV do candidato; e

(...)

61.213(a)(4)(iii) o tipo de aeronave e o exame de proficiência devem ser registrados na CIV Digital pelo candidato, bem como registrados e assinados pelo INSPAC ou examinador credenciado na CIV do candidato.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.31 Sistema Eletrônico de Registro de Voo (CIV digital) e CIV

61.31 (b) Cada piloto deverá registrar as seguintes informações referentes ao voo e/ou sessão de instrução de voo ou de exame de proficiência realizada:

(...)

61.31(c)(5) hora de voo em instrução e em exame de proficiência: todas as horas de instrução de voo e de exame de proficiência, seja de voo visual, de voo por instrumentos ou em dispositivos de treinamento por voo simulado, registradas na CIV Digital e na CIV do piloto em instrução:

(i) as horas de voo realizadas em instrução devem ser registradas na CIV e certificadas pelo instrutor de voo que ministrou a instrução, informando o tipo de aeronave voado, um resumo da instrução, a liberação do aluno piloto para realizar voo solo (quando aplicável), e o CANAC, o nome e a assinatura do instrutor. Após o registro dessas informações na CIV pelo instrutor, o piloto em instrução deve registrar tais informações em sua CIV eletrônica;

(ii) as horas realizadas no exame de proficiência devem ser registradas pelo INSPAC ou examinador credenciado responsável por tal exame, que informará o tipo de aeronave voado, se o piloto foi aprovado ou reprovado, e o CANAC, o nome e a assinatura do INSPAC ou examinador credenciado. Após o registro dessas informações na CIV pelo INSPAC ou examinador credenciado, o piloto deve registrar tais informações em sua CIV eletrônica;;
(...)
61.31(f) Os pilotos, quando atuando em operações regidas pelo RBAC 121 ou RBAC 135, estão dispensados do cumprimento do estabelecido nos parágrafos de (a) a (d) desta seção.
(...)
61.213(a)(3)(iv) [Retirar]
(...)
61.213(a)(4)(iii) [Retirar]

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Incluindo na seção 61.31 a nomenclatura introduzida na proposta, e já popularizada, “CIV Digital”, pois não consta essa nomenclatura no RBAC 61 ou em outras normas da ANAC.

Ainda, buscando unificar na seção 61.31 os requisitos para registro de voo na CIV que foram incluídos esparsamente na seção 61.213 e que, pela proposta, não constariam nas seções referentes aos outros tipos de instrução de voo para concessão de licenças ou de habilitações. Com o texto sugerido, qualquer hora em instrução em voo e de exame de proficiência, e não apenas aquelas referentes às concessões de habilitação tipo, passariam a ter que ser registradas na CIV pelo instrutor/INSPAC/examinador, e depois na CIV digital pelo piloto.

Ainda, em relação ao registro em CIV por pilotos de empresas de transporte aéreo público, regidas pelo RBAC 121 e 135, não há por que dispensá-los apenas dos parágrafos (a) e (d), pois os parágrafos (b) e (c) repetem o (a), detalhando-o, o que significa que os pilotos dessas empresas também não cumprem esses parágrafos. Assim, deixa-se definido que os pilotos dessas empresas não precisariam também registrar em CIV os treinamentos e exames de seus pilotos. Esses registros já constam no SISHAB e em documentação constante na base de operações das empresas, e são objeto de fiscalização da ANAC por esses meios.

Caso a sugestão não seja aceita, mantendo-se a proposta original para a seção 61.213, recomendo que seja incluída, em cada seção similar à 61.213, os requisitos de registro em CIV, para fins de padronização, evitando que se interprete que apenas a concessão de habilitação de tipo exige este registro.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Referente à seção 61.31:

O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 55

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.215(a)(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213(a)(3) deste Regulamento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.215(a)(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213(a)(4) deste Regulamento.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Embora a alteração conste no arquivo “Anexo.pdf”, não há na minuta de resolução menção a sua alteração, e não há outros dispositivos deixando claro que tal alteração será aprovada pela resolução que colocar a emenda 03 do RBAC 61 em vigor.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aproveitada.

Contribuição nº 56

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.237(f) Até 21/6/2014, as prerrogativas desta subparte se aplicam aos pilotos comerciais e pilotos de linha aérea quando estiverem ministrando instrução de voo em empresas de transporte aéreo público, serviços aéreos especializados e serviços aéreos privados.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.237(f) Até 21/12/2014, as prerrogativas desta subparte se aplicam aos pilotos comerciais e pilotos de linha aérea quando estiverem ministrando instrução de voo em empresas de transporte aéreo público, serviços aéreos especializados e serviços aéreos privados.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

As empresas citadas (especialmente as de transporte aéreo público, com operações sob os RBACs 121 e 135) possuem instrutores autorizados a ministrar instrução de acordo com regulamentos próprios. Porém, estas instruções também visam à emissão de uma licença e/ou habilitação, prerrogativas previstas ao titular de uma habilitação de instrutor de voo, conforme 61.237(a)(2). O parágrafo 61.237(f), hoje, autoriza tais empresas a continuarem utilizando seus próprios pilotos, mesmo que não possuam habilitação de instrutor de voo, para ministrarem instrução de voo a seus demais pilotos, em seus processos de concessão e revalidação de habilitações. Após o vencimento do prazo, esta prerrogativa deixará de estar prevista no RBAC 61.

Supondo que era necessária essa previsão para que esses instrutores tivessem essa prerrogativa (de outra forma, não haveria por que constar esse parágrafo no atual RBAC 61), o vencimento do prazo previsto implicaria que esses instrutores perderiam a prerrogativa e, portanto, a partir de 21/06/2014 apenas os instrutores de empresas que possuíssem habilitação de instrutor – além de cumprir com os requisitos específicos de seus regulamentos – poderiam continuar a ministrar instrução.

Entendo que o assunto não foi amplamente discutido e resolvido entre as empresas (que, por exemplo, não passaram a incluir o requisito de que seus instrutores tivessem habilitação de INVA/INVH em seus programas de treinamento, nem passaram a buscar obter tal habilitação), exigindo, assim, no mínimo, uma extensão do prazo.

Uma outra possibilidade é estender permanentemente aos instrutores de empresas as prerrogativas dos pilotos habilitados como instrutores de voo., como já constava no RBHA 61.5(i)(3) e como estendido até 21/06/2014 pelo RBAC 61.213(f), ficando o texto como:

“61.237(f) As prerrogativas desta subparte se aplicam aos pilotos comerciais e pilotos de linha aérea quando estiverem ministrando instrução de voo em empresas de transporte aéreo público, serviços aéreos especializados e serviços aéreos privados.”

Há uma Nota Técnica da GPTO-SP (então GVAG-SP) sobre o assunto, de 2013 (creio que de maio), da qual posso passar o protocolo posteriormente.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não analisada.

Proponente encaminhou e-mail à grsso@anac.gov.br em 26/5/2014 07:29 solicitando desconsiderar esta contribuição pela que foi enviada no referido e-mail.

Contribuição nº 57

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.243(a)(6) demonstrar sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave da categoria para a qual é solicitada a habilitação, os procedimentos e manobras especificadas no parágrafo (a)(3) desta seção, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de piloto agrícola confere ao seu titular, e para:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.243(a)(6) demonstrar sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave da categoria para a qual é solicitada a habilitação, os procedimentos e manobras especificadas no parágrafo (a)(4) desta seção, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de piloto agrícola confere ao seu titular, e para:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção de referência. O parágrafo que trata de instrução as manobras é o (a)(4), e não o (a)(3).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aproveitada. Item retificado conforme sugerido.

Contribuição nº 58

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.267(d) A prerrogativa do titular da habilitação de piloto lançador de paraquedistas deixa de existir, também, sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de piloto lançador de paraquedistas ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, para o restabelecimento da prerrogativa, o titular da habilitação de piloto lançador de paraquedistas deverá realizar instrução revisória para operação de lançamento de paraquedistas em conformidade com a seção 61.23 deste Regulamento o. O

instrutor é responsável por declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente a prerrogativa de sua habilitação de piloto lançador de paraquedistas.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.267(d) A prerrogativa do titular da habilitação de piloto lançador de paraquedistas deixa de existir, também, sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de piloto lançador de paraquedistas ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, para o restabelecimento da prerrogativa, o titular da habilitação de piloto lançador de paraquedistas deverá realizar instrução revisória para operação de lançamento de paraquedistas em conformidade com a seção 61.23 deste Regulamento. O instrutor é responsável por declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente a prerrogativa de sua habilitação de piloto lançador de paraquedistas.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Correção de texto, retirando o “o” de “Regulamento o.”
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aproveitada. Item retificado conforme sugerido.

Contribuição nº 59
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
1.3(a)(1)(i) acessórios adicionais àqueles normalmente associados a computadores pessoais e portáteis, tais como: réplica funcional de alavanca de potência, mini-alavanca lateral de controle ou um teclado para o Sistema de Gerenciamento de Voo (Flight Management System) - FMS; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
1.3(a)(1)(i) acessórios adicionais àqueles normalmente associados a computadores pessoais e portáteis, tais como: réplica funcional de alavanca de potência, mini-alavanca lateral de controle ou um teclado para o Sistema de Gerenciamento de Voo (Flight Management System) - FMS; e
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Correção de texto: remoção de crase antes de “computadores”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aproveitada. Item retificado conforme sugerido.

Contribuição nº 60
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
3 FSTD – Flight Simulation Training Device – Dispositivo de treinamento por voo simulado.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
3 FSTD – Flight Simulation Training Device – Dispositivo de Treinamento para Simulação de Voo.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Na legenda da tabela, há definição de FSTD diferente da constante em 61.2(a)(9).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 61
Colaborador: Maurílio Regis Dantas Neto
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Retirada da necessidade de curso teórico para as licenças de piloto privado (PPR e PPH), piloto de linha aérea (PLA e PLH), piloto de

planador (PPL) e piloto de balão(PBL), como pré-requisito para a realização da prova teórica. O curso teórico continuará sendo exigido para pilotos comerciais de aeronaves;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Senhores, desculpem se há algum equívoco na forma de envio deste formulário. Mas não pude conter a explosão de sentimentos ao ler sobre a possibilidade da queda das novas regras do RBAC 61. Sou piloto privado de avião de avião a 3 anos. Sem muitas condições penei para checar, e ainda peno muito com a aviação e as condições brasileiras. Mas não pude me conter em vir aqui discorrer um pouco, brevemente, sobre alguns fatos. Estudei por um ano Ciências Aeronáuticas na PUC-GO (2009-2010). Tive lá a oportunidade de aprender o quanto viria a gostar de ensinar. Junto com dois amigos fizemos a maior parte de nossos colegas de classe se aprovarem na Banca da ANAC de forma que a própria instituição superior não conseguira. Desde então as aulas viraram paixões, mais que isso, uma forma gratificante de tirar uma renda da complicada aviação civil brasileira. Nunca disseram que seria fácil, mas nos últimos tempos (em especial desde 2012 com a implementação dos ideais do RBAC 61), andava bem desmotivado com muita coisa do ramo. Não quero me estender muito, mas por favor, derrubem as alterações em questão do RBAC 61. É um pedido humilde que sinceramente faço com toda esperança que tenho em órgãos que representam o Brasil. Sei que otimizar é necessário (por exemplo quanto a parte tocante à instrução de voo), mas há maneiras melhores de se fazer, dando espaço e algum fôlego para quem está chegando agora. Aviação é provavelmente a maior paixão de maior parte dos envolvidos com a mesma. Não deixem toda coisa ainda mais burocrática. Não nos deixem na mão. Sei que meus argumentos partem de um princípio pessoal, poderia discorrer sobre outros muitos técnicos, mas quis muito deixar esse desabafo. Se o mesmo chegar aos olhos corridos de uma única pessoa será o suficiente. Muito obrigado! Atenciosamente, Maurílio Dantas.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 62

Colaborador:

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

“61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado

(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente à categoria a que pretenda obter a licença.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Acredito que é certo justo e correto que alunos inicial na Aviação Aerea, devem passar por cursos Teoricos Homologados nos Aero clubes, com no mínimo de até 90 dias de curso Teorico com total de 450 hrs.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Mesmo uma Auto Escola de veículos terrestres em comum, é exigido um mínimo de aprendizado e certas horas de curso teórico, inclusive com reciclagem de motoristas.

Agora estamos falando de Avião, imagine a quantidade de Pilotos Privados feito nas Coxas, sem conhecimento teórico adequado onde não aprendem nem entrada em Aerodromos homologados, não saberão nem como atender a chamada do Controlador de Tráfego Aereo as Provas realizadas pela Anac não dão o conhecimento necessário ao aluno, com uma simples Decoreba e auxilio dos SIMULADORES TEORICOS livres na internet, mesmo sem conhecimento é possível passar nas PROVAS da Banca Anac.

OBS; SE UM CARRO É UMA ARMA, UM AVIÃO É UMA BOMBA NA MÃO DE UM SEM NOÇÃO OU IRRESPONSAVEL.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 63

Colaboradores: Edvam Justino Pereira de Farias; Marcelo Gomes Neri; Frederico Portilho

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

III - a Seção 61.77 passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado:

(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente à categoria a que pretenda obter a licença.

IV - a seção 61.137 passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea:

(a) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de linha aérea referente à categoria a que pretenda obter a licença.

V - o parágrafo 61.141(a)(1)(i)(A) passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.141

(a)

(1)

(i)

(A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão; ou 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo como piloto em comando; ou 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo das quais um mínimo de 70 (setenta) horas de voo como 2 piloto em comando, mais o tempo de voo adicional necessário como piloto em comando sob supervisão;”

VI - o parágrafo 61.141(a)(2)(i)(A) passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.141

(a).....

(2)

(i)

(A) 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo como piloto em comando; ou 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo das quais um mínimo de 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, mais o tempo de voo adicional necessário como piloto em comando sob supervisão;”

VII - a seção 61.157 passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador:

(a) O candidato a uma licença de piloto de planador deve ter sido aprovado em exame teórico aplicado pela ANAC para concessão de licença de piloto de planador.

VIII - a seção 61.177 passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.177 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de balão livre:

(a) O candidato a uma licença de piloto de balão livre deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de balão livre.

IX - a seção 61.213 passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.213 Concessão de habilitação de tipo

(a)

(1)

(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:

(i) o candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 12 (doze) meses anteriores à data da realização do exame de proficiência, o programa de treinamento de solo para o tipo de aeronave que pretenda obter a habilitação;

(ii) o programa de treinamento de solo deve ser conduzido em um centro de treinamento de aviação civil (CTAC), nas seguintes condições:

(A) o CTAC deve estar certificado ou validado pela ANAC; e

(B) o programa de treinamento de solo deve estar aprovado ou validado pela ANAC;

(iii) o treinamento de solo pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não exista CTAC certificado ou validado com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Neste caso o treinamento observar o disposto em Instrução Suplementar;

(iv) o tipo de aeronave e o treinamento de solo deverão ser registrados pelo candidato na CIV Digital, bem como registrados e assinados pelo instrutor na CIV do candidato;

(3) treinamento de voo:

(i) o candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores à data da

realização do exame de 3 proficiência, o programa de treinamento de voo para o tipo de aeronave para em que pretenda obter a habilitação;

(ii) o programa de treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC, nas seguintes condições:

(A) o CTAC deve estar certificado ou validado pela ANAC;

(B) o programa de treinamento de voo deve estar aprovado ou validado pela ANAC; e

(C) caso sejam utilizados dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC;

(iii) o treinamento de voo pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não exista Centro de Treinamento certificado ou validado com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Nesse caso o treinamento deve ser feito conforme Programa de treinamento aprovado pela ANAC ou pela autoridade de certificação primária, caso não haja programa de treinamento aprovado deve observar o disposto em Instrução Suplementar incluindo no mínimo:

(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turbo hélice, acompanhado de instrutor; e

(B) para a categoria helicóptero, o instrutor deverá conduzir o treinamento de voo compreendendo, no mínimo:

(1) 5 (cinco) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 7000 lbs (3175 kg) e 9 (nove) ou menos assentos de passageiros;

(2) 8 (oito) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 20000 lbs (9071kg) inclusive e com 9 (nove) ou menos assentos de passageiros;

(3) 8 (oito) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 20000 lbs (9071kg) e com 10 (dez) ou mais assentos de passageiros; e

(4) 10 (dez) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem acima de 20000 lbs (9071kg); e

(iv) o tipo de aeronave e o treinamento de voo devem ser registrados na CIV Digital pelo candidato, bem como registrados e assinados pelo instrutor na CIV do candidato; e (4) proficiência:

(i) o exame de proficiência deve ser realizado em CTAC, em conformidade com o programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC;

(ii) caso o treinamento de voo não tenha sido realizado em CTAC, o exame de proficiência deve ser realizado em aeronave do mesmo tipo utilizado durante o treinamento; e

(iii) o tipo de aeronave e o exame de proficiência devem ser registrados na CIV Digital pelo candidato, bem como registrados e assinados pelo INSPAC ou examinador credenciado na CIV do candidato.

X – o parágrafo 61.233(a)(5)(iii) passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.233

(a)

(5)

(iii) para as demais categorias de aeronaves: a experiência requerida para piloto comercial na categoria da aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de voo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

A) Retirada da necessidade de curso teórico para as licenças de piloto privado (PPR e PPH), piloto de linha aérea (PLA e PLH), piloto de planador (PPL) e piloto de balão (PBL), como pré-requisito para a realização da prova teórica. O curso teórico continuará sendo exigido para pilotos comerciais de aeronaves;

B) Eliminação da experiência mínima de 200 horas como piloto em comando para a concessão de habilitação de instrutor de voo (INVA);

C) Estabelecimento de novos requisitos para a concessão da habilitação de tipo, na qual se pretende definir por programa de treinamento aprovado ou reconhecido pela ANAC, ficando a exigência de simulador a ser definida para cada tipo de aeronave.

D) A sessão 61.141, que já vigora desde 22 de junho de 2012 e especifica o número mínimo de horas de voos para a concessão de habilitação para pilotos de linha aérea e helicóptero (PLA e PLH), também poderá ser alterada pela Emenda, na qual está sendo proposto um total de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo em comando, como uma das alternativas para comprovação de experiência para a obtenção da licença de piloto de linha aérea; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A) A Retirada da necessidade de curso teórico para as licenças de piloto privado (PPR e PPH), piloto de linha aérea (PLA e PLH), piloto de planador (PPL) e piloto de balão (PBL), como pré-requisito para a realização da prova teórica. É favorável para os aeronautas, tendo em vista que para a obtenção da CHT das citadas licenças, o aluno deve ser aprovado na banca teórica da ANAC, ou seja, sendo aprovado na banca, ele estará apto com o mesmo nível de conhecimento de um aluno que passou por uma instituição homologada, portanto os cursos teóricos citados acima não se mostram necessários, sendo a banca da ANAC o bastante para dizer se o devido candidato está apto ou não.

B) Diante da situação socioeconômica brasileira com a inserção do item B da emenda da ANAC, Eliminação da experiência mínima de 200 horas como piloto em comando para a concessão de habilitação de instrutor de voo (INVA); isto torna acessível o ingresso de uma maior porcentagem de profissionais no mercado de trabalho, tendo em vista que aviação está em constante crescimento exigindo um numero maior de profissionais, por outro lado, se não ocorrer à eliminação das 200 horas como piloto em comando para a concessão

de INVA, isto acarretaria numa grande redução de profissionais, não atendendo a demanda do mercado, levando em conta que há alguns anos a ANAC disponibilizou bolsas de horas de voo práticas para formação de Aeronautas, devido a carência de Pilotos no setor.

C) De acordo com uma reunião realizada entre aeronautas, onde estive presente, seria inviável e extremamente oneroso sair do país de origem para obter licenças Tipo. Tendo conhecimento de que a FAA dispensa a licença Tipo para várias aeronaves, sendo essas consideradas Classe, ou seja, diferente do Brasil que é necessário a obtenção da licença tipo para diversas aeronaves, que não dispõem de simuladores no Brasil, não sendo flexível para os aeronautas, e se tornando um fator limitante para o ingresso dos Pilotos no mercado de trabalho.

D) A redução para um total de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo em comando, Para a concessão de habilitação para pilotos de linha aérea e helicóptero (PLA e PLH), facilitaria que, pilotos recém-contratos em companhias aéreas progredissem em suas carreiras. Pois tendo em vista que as horas voadas nas companhias são em duplo comando, a quantidade de 500 horas em comando é desfavorável para o crescimento do profissional, assim sendo prejudicaria o desenvolvimento no mercado e o número de profissionais.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A e B) Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre e das 200 horas em comando para a habilitação de instrutor de voo foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

C) A realização do treinamento em organizações certificadas (CTAC) deverá garantir que pilotos mantenham um alto nível de proficiência no equipamento que operam. Os treinamentos teórico (ground) e prático (simulador ou aeronave) ministrados pelos CTAC, tanto no Brasil quanto no exterior, são mais controlados e padronizados que os treinamentos realizados por um PC ou PLA habilitado. Apesar de a medida trazer impactos no curto prazo, a ANAC entende que os benefícios à aviação brasileira serão compensadores, especialmente na aviação geral, já que os pilotos irão incorporar a elevada padronização operacional e os conhecimentos técnicos com os quais terão contato nos CTAC. Além disso, a expectativa é de que o mercado de treinamento se ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior.

D) Referente ao parágrafo 61.141(a)(1)(i)(A):

A sugestão foi contemplada pelo texto da emenda, que harmonizou os requisitos para a licença de PLA com os previstos no Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional.

Contribuição nº 64

Colaborador: Fagner Caetano Battisti

Instituição: Piloto Privado Avião

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

X – o parágrafo 61.233(a)(5)(iii) passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.233

(a)

(5)

(iii) para as demais categorias de aeronaves: a experiência requerida para piloto comercial na categoria da aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de voo; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não preenchido.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Acho que a aviação civil Brasileira tem muito o que crescer ainda aqui no Brasil. A proposta imposta pela ANAC para a mudança de curso obrigatório para PP/PLA e 200 horas de voo é inviável. Recentemente vimos que a Azul começou a contatar tendo em vista que vai aumentar sua frota, ou seja, vai rodar o pessoal de aeroclubes, INVA'S saindo para ir para a tão almejada cia, em um curto período teremos a GOL e TAM no mesmo sentido, então acho que é totalmente inviável a nova RBAC com 200 horas de comando para INVA, pois, vai se tornar uma carteira com um custo muito alto onde os aeronautas vão optar por não fazer a referida. Então tendo em vista este argumento, iremos ficar sem instrutores nos aeroclubes, ou seja, sem profissionais para formar outros profissionais tendo em vista que o INVA se tornará um curso muito caro. Acho que não precisamos mudar as horas mínimas e sim o treinamento, ser um pouco mais intensificado prevendo todos os tipos de possíveis situações que poderão vir a acontecer. Tendo então argumentado brevemente alguns fatos, sou TOTALMENTE contra a nova legislação, espero que os mentores desta nova regulamentação pensem melhor e não deixem que isso passe a vigorar, porque a nossa aviação que tende muito a crescer ainda vai é começar a decair novamente.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre e das 200 horas em comando para a habilitação de instrutor de voo foram prorrogados até 21/9/2015. O

tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 65

Colaborador: Vinicius Siqueira Santos

Instituição: Escola de Aviação Civil Frisonfly

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Exigência das 200 horas em comando para INVH.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Sugiro que esta exigência não conste no RBAC – 61.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Em um mercado em que nos, recém formados Pilotos Comerciais de Helicóptero buscamos meios para ingressar nesta tão sonhada carreira, exigir às 200 horas em comando restringiria o acesso e inviabilizaria tal projeto. Acredito que, ao aumentar-se a exigência para 200 horas, como consequência teríamos o aumento das fraudes para comprovar as horas e das condições inseguras para “conseguir” tais horas. Aposto no investimento maciço nas bases teóricas para a formação do Instrutor de vôo como pratica para aumentarmos a segurança e qualidade da instrução e de certa forma, a chave estaria em uma padronização dos manuais dos cursos, da instrução teórica e de um acompanhamento mais próximo das escolas de aviação civil e aeroclubes com o intuito de avaliar os processos de formação do futuro instrutor. A inclusão de matérias tais como, a segurança de vôo e fisiologia do vôo ou de outros assuntos pertinentes a aviação agregariam mais valor do que simplesmente acrescentar horas de vôo como pré-requisito para tornar-se instrutor.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 66

Colaborador: Benjamin Rodriguez Gill

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Prezado Senhor(a) do Gerenciamento de Segurança Operacional,

Sabemos que a nossa agência reguladora deseja é segurança operacional, logo o regulamento proposto pela ANAC para que haja 200 horas em comando para aspirar ao curso de Instrutor de Voo - INVH veio mais do que na hora, e ressaltarei detalhadamente com exemplos o porquê que deve ser aprovado o regulamento proposto.

Temos hoje no mercado um (pré) emprego chamado Instrutor de Voo, que basicamente consiste de um aluno recém formado, com cerca de 1 a 2 anos de Aeroclube ou Escola, que se torna um "profissional" que vai "ensinar" outras vidas a voar, o que é absolutamente uma das maiores responsabilidades que temos, porém este mesmo instrutor, mal sabe o que faria em uma falha de comunicações e muito menos tem conhecimentos práticos com tempo adverso, entre outros problemas que pilotos enfrentam. Em palavras curtas, ser instrutor é ter "pé e mão" e juntar horas de voo para ir à empresa aérea. Porém ao entrar na empresa aérea, tudo, digo tudo, muda, pois a realidade é outra do "pé e mão", e aquelas horas todas nada mais nada menos viraram um mero acúmulo.

Tomando como exemplo, e bom exemplo, a FAA, temos instrutores altamente qualificados e experientes, que após anos de trabalho em empresas aéreas agora querem mais é voar nas redondezas ou compartilhar sua experiência. Bingo! Se queremos segurança, precisamos de treinamentos dos mais altos possíveis! O que acontece é que isto desencadeia uma série de fatores positivos: O aluno aprende a voar com pessoas dedicadas ao ramo, e aprende muita teoria com muita experiência e respeito ao seu Instrutor, logo ele checa o seu Piloto Privado e inicia seus voos solos, como algumas escolas no Brasil estimulam. Mais uma! Agora temos um Piloto que estimula o maior mérito do piloto: responsabilidade por sua aeronave, consciência situacional em relação a outras aeronaves e pessoas que estão abaixo de seus pés! Eis que chega a parte de IFR/MLTE e ele terá consigo uma responsabilidade tremenda no que realizar. Quero dizer que Instrutor, em grande parte, após certo ponto mais atrapalha do que ajuda, e mais uma vez você pode notar que ele está ali apenas para juntar hora (no Brasil).

Agora vamos ao quesito financeiro/mercado de trabalho: Haveria uma melhora. Sim, uma melhora significativa sobre o mercado de trabalho. Mas como? Bem, imaginemos hoje que tenhamos 200 Instrutores de Voo no Brasil, após o regulamento entrar, todos saltam para empresa aérea, já que beiram 1000 horas em média, agora não temos instrutores. Isto traria uma melhora significativa no salário do instrutor de primeiro momento, que hoje beira aos R\$16 em Curitiba, R\$30 em Guaratuba, por exemplo. O instrutor está ensinando uma pessoa a VOAR a um salário ABSURDO de baixo. MAS o que queremos é segurança operacional como comentei, certo? Então vamos lá: Agora temos instrutores bem pagos, experientes e dedicados integralmente a instrução, consequentemente temos pilotos

que entram nas escolas tendo instrução de alta qualidade, como se tem pelas agências da Europa (JAA/EASA) e Estados Unidos (FAA), e alunos tanto habilidosos quanto bem instruídos na teoria (o que "não existe" em escola brasileira) e muitos erros humanos (75%) seriam reduzidos por saberem lidar com situações adversas. Este mesmo aluno se forma Piloto Comercial no Brasil com alta responsabilidade e habilidade, podendo agora pleitear uma empresa aérea de igual para igual com outro Piloto Comercial, e isto motivaria os alunos a estudarem bem a teoria e o IFR, uma vez que a concorrência seria grande, e teríamos pilotos "recém-formados" que não são apenas "pilotinhos" como hoje vemos nas escolas, desculpe a palavra. Sou Escocês e conheço a agência reguladora e tenho família na aviação lá, e basicamente temos exatamente isto que falei, e os Pilotos Comerciais competem com igualdade com quem se forma, porém o mais estudado/dedicado vence nas seleções de empresas aéreas. Hoje um Piloto Comercial, se tem este mesmo indicativo, deveria estar apto a entrar diretamente na empresa aérea, mas a concorrência com um instrutor não deixa isso acontecer, estimulando o "empreguinho" de instrutor.

Concluo que, se queremos melhorar nossa aviação, temos que mirar sempre em Segurança Operacional, não em vontades gerais de um público, lembremos que nem tudo que é em prol a segurança agrada a todos, pois suas vontades (financeiras ou não) trazem uma certa "falsa" democracia à tona. Não precisamos de números, precisamos de Segurança.

Atenciosamente,
Benjamin Rodriguez Gill,
Piloto Comercial.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre e das 200 horas em comando para a habilitação de instrutor de voo foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 67

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.193(b)(3)(ii) ser aprovado em exame de proficiência concernente à concessão da licença na qual esteja averbada a habilitação de categoria a ser revalidada.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.193(b)(3)(ii) for aprovado em exame de proficiência concernente à concessão da licença na qual esteja averbada a habilitação de categoria a ser revalidada.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção de texto, conectando o parágrafo ao texto que o precede: "O titular pode solicitar a revalidação se for aprovado" (e não "se ser aprovado").

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 68

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.195(b)(1) demonstrar os conhecimentos necessários para a operação segura da aeronave pertinente, correspondentes às funções e tarefas de piloto em comando ou segundo em comando, conforme seja o caso;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.195(b)(1) demonstrar os conhecimentos necessários para a operação segura da aeronave pertinente, correspondentes às funções e tarefas de piloto em comando;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não é concedida habilitação de classe para a função de segundo em comando. As prerrogativas em 61.199(a) também se referem apenas à função de piloto em comando.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 69

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.197(c) Para pilotos empregados em empresas aéreas a revalidação da habilitação de classe deve ser feita nos termos do RBAC 135.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.197(c) Para pilotos empregados em empresas de transporte aéreo público, a revalidação e a requalificação da habilitação de classe podem ser feita pela conclusão satisfatória de um programa de treinamento aprovado conforme o RBAC 135.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O RBAC 135 não trata de revalidação de habilitações (nem de classe, nem de tipo). Assim, não é devido dizer que a revalidação é feita nos termos do RBAC 135, sendo mais apropriado dizer que a revalidação ocorre com a conclusão satisfatória de um programa de treinamento aprovado. Não é recomendado citar “treinamento periódico” ou tipos de treinamento específicos porque o um treinamento inicial também gera revalidação de habilitação, quando o tripulante já possuía a habilitação antes de entrar na empresa.

Foi incluída também a requalificação, pois a seção não deixava claro se também a requalificação (além da revalidação) deveria ser feita via empresa aérea, ou se era necessário demonstrar os requisitos do RBAC 61. Embora o texto apenas se refira a revalidação, email do gerente da GPEL à época informou que a requalificação também seria conduzida via treinamento sob o RBAC 135 (ver email 00066.019743/2013).

Ainda, foi especificado o tipo de empresa, pois empresas de SAE ou agrícolas também são “empresas aéreas”, mas suas revalidações não têm relação com o RBAC 135.

Por fim, foi trocado o “deve” por “pode”. Pilotos de empresas aéreas (incluindo as linhas aéreas) podem ter habilitação classe mesmo que só voem outros aviões em suas empresas. Neste caso, revalidariam suas habilitações pelo RBAC 61. Porém, se forem empregados que utilizem a habilitação classe em suas empresas, deverão cumprir um programa de treinamento segundo o RBAC 135 (é o RBAC 135 que os obriga a isso), situação em que podem revalidar suas habilitações segundo o RBAC 61. Uma situação em que se aplica essa diferença é que, pelo RBAC 135, os pilotos devem fazer treinamento periódico anualmente. Porém, sendo a habilitação classe válida por 2 anos, não são obrigados a revalidá-la quando fazem o primeiro treinamento periódico, sendo uma opção deles (daí o “pode”) utilizar o treinamento realizado pelo RBAC 135 para revalidar sua habilitação e estender em mais um ano sua validade.

Havendo alteração nesse parágrafo, deverão ser avaliados parágrafos semelhantes, como o 61.215(c). Também deveria se avaliar se cabem permissões semelhantes para outros parágrafos, como 61.139, 61.195, 61.213, 61.223, 61.225 e, no caso de se passar a exigir habilitação de instrutor de voo para instrutores em empresas aéreas (vide 61.237(f)), 61.233 e 61.235. Em alguns desses casos, como por exemplo a revalidação da habilitação IFR (61.225), já se realiza a revalidação com a realização do programa de treinamento da empresa aérea ainda que, salvo engano, essa previsão não esteja explícita, como está para as revalidações das habilitações de classe e de tipo. Por padronização e facilidade na interpretação, o ideal é que casos equivalentes sejam tratados da mesma forma no regulamento.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 70

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.213(a)(3) treinamento de voo:
[não existe]

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.213(a)(3) treinamento de voo:
(v) Os voos de instrução devem ter como única finalidade a instrução do piloto, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante a instrução.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>O texto consta atualmente apenas no RBAC 61.193(f), referente à concessão de habilitações de classe, porém entendo que deve ser aplicado a qualquer tipo de voo em instrução. O aproveitamento do voo para outros objetivos compromete a segurança das pessoas e/ou cargas transportadas e prejudica a instrução, uma vez que se evitaria a realização de manobras que simulam operações normais e de emergência, que podem causar desconforto a passageiros ou a movimentação indesejada de cargas.</p> <p>Nessa linha, o Anexo 6, Parte II, em seu parágrafo 3.4.2.4, coloca que não se devem simular situações anormais ou de emergência (o que ocorre em voos de instrução) quando se levam passageiros.</p> <p>Caso a sugestão seja aceita, deve-se avaliar se se coloca requisito equivalente ou nas disposições gerais (subparte A) – e neste caso, o ideal seria retirá-la do 61.193(f) – ou se se coloca também nas outras seções que tratam de instrução de voo.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>Contribuição aproveitada. Incluído o parágrafo 61.3(l) nas disposições gerais do RBAC 61 com a proibição do transporte de passageiros e carga em voos de instrução.</p>

Contribuição nº 71
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
<p>61.237(a)(1) supervisionar voos solos de alunos pilotos; e (2) ministrar instrução de voo para a concessão das licenças de piloto privado, comercial, de linha aérea e das habilitações de classe, tipo, e de operação.</p>
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>61.237(a)(1) supervisionar voos solos de alunos pilotos; (2) ministrar instrução de voo para a concessão das licenças de piloto privado, comercial, tripulação múltipla, de linha aérea, de planador e de balão livre e para concessão, revalidação e requalificação das habilitações de classe, tipo, e de operação; e (3) ministrar a instrução de voo revisória, conforme requerida pela seção 61.23 deste regulamento.</p>
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>Melhor definir a prerrogativa do instrutor em ministrar instrução, incluindo concessão de licença de tripulação múltipla e detalhando melhor a ministração para habilitação.</p> <p>Pode-se ainda pensar em incluir: - CPL. Caso não se inclua, sugiro revisar a seção 61.231; e - as “habilitações de categoria” (61.193), sendo que, nesse caso, se deve também alinhar a definição de instrutor em 61.2(a)(11).</p> <p>Ao final, foi incluído também um parágrafo para tratar da prerrogativa de ministrar instrução revisória.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>Contribuição parcialmente aproveitada. O parágrafo 61.237(a) foi alterado para eliminar a referência às aeronaves tipo, por não ser prerrogativa exclusiva do detentor de habilitação de instrutor de voo ministrar instrução para tais aeronaves. As demais sugestões serão tratadas posteriormente, em revisão específica da Subparte M.</p>

Contribuição nº 72
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
<p>61.267(b) Para que a prerrogativa do piloto lançador de paraquedistas possa ser exercidas, o titular da habilitação de piloto lançador de paraquedistas deve ser titular, também, da habilitação correspondente à aeronave utilizada na operação de lançamento de paraquedistas válida em conformidade com as seções 61.19, 61.25 e 61.33 deste Regulamento.</p>
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>61.267(b) Para que a prerrogativa do piloto lançador de paraquedistas possa ser exercida, o titular da habilitação de piloto lançador de paraquedistas deve ser titular, também, da habilitação correspondente à aeronave utilizada na operação de lançamento de paraquedistas válida em conformidade com as seções 61.19, 61.25 e 61.33 deste Regulamento.</p>
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>Correção de texto, passando “exercidas” para o singular.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aproveitada. Item retificado conforme sugerido.

Contribuição nº 73

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.287(a) O candidato a um CPL deve ter completado, com aproveitamento, curso teórico aprovado pela ANAC, tendo demonstrado ser possuidor de um nível de conhecimento apropriado ao desempenho da função de piloto em comando de aeronave leve.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.287(a) O candidato a um CPL deve ter completado, com aproveitamento, curso teórico aprovado pela ANAC, tendo demonstrado ser possuidor de um nível de conhecimento apropriado ao desempenho da função de piloto em comando de aeronave leve. O curso deve compreender, pelo menos, os seguintes aspectos:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A sugestão visa a incluir uma ligação entre o parágrafo (a) e seus subparágrafos, pois os tópicos de conhecimentos teóricos são listados sem que sejam introduzidos por uma frase.

Recomendo avaliar ainda se caberia retirar a exigência de curso teórico aprovado pela ANAC para CPL, considerando as justificativas apresentadas para retirada de exigência de curso teórico para PP (61.77), balão livre (61.177) e planador (61.157), substituindo o curso por um exame.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 74

Colaborador: Saulo David Laube

Instituição: ADE Taxi Aéreo

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

c) Estabelecimento de novos requisitos para a concessão da habilitação de tipo, na qual se pretende definir por programa de treinamento aprovado ou reconhecido pela ANAC, ficando a exigência de simulador a ser definida para cada tipo de aeronave.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

- Para concessão de Habilitação tipo não será necessário o programa de treinamento aprovado e reconhecido pela Anac, para isso apenas o treinamento teórico(Ground) e treinamento prático na própria aeronave.
- Para revalidação de habilitação tipo, será necessário de 2 em 2 anos o programa de treinamento aprovado e reconhecido pela Anac.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não temos no Brasil simuladores para treinamento sintético, onde o custo fica inviável na contratação do profissional, e esse se torna inviável quando não se tem a certeza que esse profissional continuará na empresa. Fazendo a exigência de 2 em 2 anos temos a certeza de que o profissional já esteja consolidado como empregado da empresa e já se faz necessário e obrigatório esse investimento.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

As empresas de táxi-aéreo devem fornecer aos tripulantes contratados treinamento conforme um programa aprovado segundo o RBAC 135. Os requisitos de treinamento em CTAC dispostos no RBAC 61 não se aplicarão a essas empresas. Além disso, o RBAC 61 também não mais determina ser obrigatório o uso de simuladores de voo, para treinamento ou cheque.

Contribuição nº 75

Colaborador: CARLOS ALFREDO BARRETO DE SÁ

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.213 Concessão de habilitação de tipo

(a).....

(3) treinamento de voo:

(i)....;

(ii)....;

(iii) o treinamento de voo pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não exista Centro de Treinamento certificado ou validado com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Nesse caso o treinamento deve ser feito

conforme Programa de treinamento aprovado pela ANAC ou pela autoridade de certificação primária, caso não haja programa de treinamento aprovado deve observar o disposto em Instrução Suplementar incluindo no mínimo:

- (A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turbohélice, acompanhado de instrutor.
(B) Para a categoria helicóptero, o instrutor deverá conduzir o treinamento de voo compreendendo, no mínimo:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.213 Concessão de habilitação de tipo

(a).....

(3) treinamento de voo:

(i)...

(ii)...

(iii) o treinamento de voo pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não exista Centro de Treinamento certificado ou validado com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Nesse caso o treinamento de voo deve ser conduzido por um instrutor de voo com a habilitação e qualificação válidas na aeronave em que se pretenda conduzir o treinamento e conforme o Programa de treinamento aprovado pela ANAC ou pela autoridade de certificação primária. Caso não haja programa de treinamento aprovado deve observar o disposto em Instrução Suplementar incluindo no mínimo:

(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turbohélice,

(B) Para a categoria helicóptero, o treinamento de voo deve compreender, no mínimo:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Melhor clareza e compreensão do texto, além de: Treinamento de voo **não é feito** por um instrutor de voo e sim **conduzido ou ministrado** por um instrutor e este deve estar com **a habilitação e qualificação válidas na aeronave em que se pretenda conduzir a instrução.**

Alterar "O treinamento não deve ser acompanhado por instrutor".

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aproveitada, pois torna o texto mais claro, sem alterar o sentido da proposta.

Contribuição nº 76

Colaborador: CARLOS ALFREDO BARRETO DE SÁ

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.211 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão, revalidação e requalificação de habilitação de tipo para pilotos de avião, helicóptero e aeronave de sustentação por potência, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções inerentes a essa habilitação de tipo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.211 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão, revalidação e requalificação de habilitação de tipo para pilotos de avião, helicóptero, dirigível e aeronave de sustentação por potência, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções inerentes a essa habilitação de tipo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Na proposta do RBAC 61 apresentada pelo Grupo de Trabalho está incluída a aeronave categoria dirigível como "tipo", devido as duas aeronaves categoria dirigível que voaram no Brasil a partir de 2003 e 2004, independente das características, terem sido certificadas como "TIPO" (fabricante American Blimp Corporation) ABC Model A-1-50 e Model A-60/60+ e possuem, respectivamente, os designativos A150 (PR – ANA) e A60+ (PT-MKJ) e constam na tabela de habilitação da ANAC como aeronave "TIPO" e foram averbadas nas licenças dos pilotos que operaram as aeronaves. No Anexo 1, 11ª EDIÇÃO – JULHO 2011, itens 2.3 e 2.4, respectivamente, preveem a emissão de licença de piloto privado e de piloto comercial com a habilitação de categoria DIRIGÍVEL.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aproveitada, já que os dirigíveis certificados para operação no Brasil são, de fato, aeronaves que requerem habilitação de tipo. Por esse motivo, a subparte K do RBAC 61 deve também se aplicar a esta categoria.

Contribuição nº 77

Colaborador: CARLOS ALFREDO BARRETO DE SÁ

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

(a) O candidato a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte:

(1) pré-requisitos:

(i) com exceção da primeira habilitação de tipo concedida concomitantemente a uma licença de piloto privado, demonstrar

conhecimentos teóricos no nível de piloto de linha aérea por meio do cumprimento, de forma integral, dos requisitos estabelecidos na seção 61.137 deste Regulamento, para aeronaves certificadas para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos ou aquelas citadas em Relatório de Avaliação Operacional da ANAC; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(a) O candidato a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte:

(1) pré-requisitos:

(i) demonstrar conhecimentos teóricos no nível de piloto de linha aérea por meio do cumprimento, de forma integral, dos requisitos estabelecidos na seção 61.137 deste Regulamento; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Na proposta do RBAC 61 apresentada pelo Grupo de Trabalho foi inserida a alteração acima para, além de melhorar a clareza na interpretação do parágrafo, corrigir o pré-requisito:

1- no parágrafo (a) (1)(i) consta : “com exceção da primeira habilitação de tipo concedida concomitantemente a licença de piloto privado”, verifica-se **que tal situação ocorre, somente**, na concessão da licença de piloto privado nas aeronaves da categoria helicóptero, por esta ser considerada tipo, **causando dúvidas na interpretação do referido parágrafo**.

2- O solicitante deve demonstrar conhecimentos teóricos no nível de piloto de linha aérea para **todas as aeronaves tipo** e não somente as citadas no parágrafo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente aproveitada. Foi incluída a obrigatoriedade do exame teórico de PLA, ressaltando-se, entretanto, os helicópteros certificados *single pilot*, aviões turboélice com peso máximo de decolagem de até 5670 kg (12500 lbs) e dirigíveis, cuja operação menos complexa dispensa os conhecimentos em nível de PLA.

Contribuição nº 78

Colaborador: CARLOS ALFREDO BARRETO DE SÁ

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.213 Concessão de habilitação de tipo

(a) O candidato a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte:

(1) pré-requisitos:

(i).....;

(ii) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia, ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou multimotor anfíbia ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(ii) Para a concessão de habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia ou hidro, o solicitante deve ser titular de habilitação de classe monomotor anfíbia ou hidro ou multimotor anfíbia ou hidro ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não constam no parágrafo as aeronaves HIDRO.

Na proposta do RBAC 61 apresentada pelo Grupo de Trabalho o parágrafo foi alterado para a inclusão das aeronaves hidro (monomotor e multimotor).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aproveitada, para suprir a omissão das hidroaeronaves, que requerem também o conhecimento específico de operações na água.

Contribuição nº 79

Colaborador: CARLOS ALFREDO BARRETO DE SÁ

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Não preenchido.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.213 Concessão de habilitação de tipo

(a) O candidato a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte:

(1) pré-requisitos:

(i)....;

(ii)....; e

(iii) demonstrar, através da aprovação em exame teórico da ANAC, que mantém seus conhecimentos atualizados em relação aos

assuntos referentes aos regulamentos aeronáuticos aplicáveis à operação IFR e à concessão da licença na qual será averbada a habilitação a ser concedida;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Na proposta do RBAC 61 apresentada pelo Grupo de Trabalho consta que a realização de exames teóricos de Regulamentos é necessária e se justifica pelo fato dos regulamentos aeronáuticos sofrerem constantes modificações (trimestral) na ICA 100-12 (Regras do Ar e Serviços de Tráfego Aéreo) e ICA 100-11 Plano de voo., obrigando as tripulações a estarem atualizadas.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aproveitada parcialmente – o requisito de exame de regulamentos foi incorporado como forma de garantir que o candidato mantém atualizados seus conhecimentos mínimos a respeito dos regulamentos aeronáuticos. No entanto, foi incluída a possibilidade de que o exame realizado se refira às regras de voo visuais (VFR), uma vez que há aeronaves tipo que não possuem certificação para voo IFR. O candidato deverá, portanto, realizar o exame de regulamentos VFR ou IFR conforme aplicável à operação certificada para a aeronave que pretende voar.

Contribuição nº 80

Colaborador: CARLOS ALFREDO BARRETO DE SÁ

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Incluir o parágrafo 61.213 (a)(3)(ii)(D)(1) **Concessão de habilitação de tipo**

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.213 (a)(3)(ii)(D)(1) Concessão de habilitação de tipo

(a).....

(3) treinamento de voo:

(ii) o programa de treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC, nas seguintes condições:

(D) No caso de helicópteros, se não houver um CTAC como previsto em (ii) desta seção, o treinamento de voo deve ser conduzido em um CIAC ou EV certificados pela ANAC e com um programa de instrução de voo na aeronave em que se pretenda obter a habilitação, aprovado pela ANAC e;

(1) o treinamento de voo para helicópteros pode ser conduzido em dispositivo de treinamento (F.T.D.) com complemento do treinamento em aeronave (desde que não exista F.F.S. da aeronave);

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Na proposta do RBAC 61 apresentada pelo Grupo de Trabalho é justificado que devido a existirem poucos CTAC com FFS de helicópteros é preferível que os treinamentos de voo e de solo sejam, na ausência de CTAC, realizados em um CIAC ou EV do que ministrado por um PC ou PLA.

Deve ser incluído, conforme previa proposta, também o treinamento de voo para helicópteros em que parte é realizado em FTD e parte aeronave, conforme existe a previsão por fabricantes e aprovados por autoridades primárias de certificação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Quanto à previsão específica para helicópteros – contribuição aproveitada. O Regulamento deve prever a possibilidade de treinamento em escolas e aeroclubes para helicópteros, haja vista que existem, nessa categoria, equipamentos de menor complexidade (ex. R22, R44).

Quanto à proposta de permitir treinamento em FTD com complemento em aeronave, o detalhamento dos treinamentos deve ser tratado em Instrução Suplementar.

Contribuição nº 81

Colaborador: Oswalney Costa Galvão

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Considero válido que a ANAC queira ouvir sugestões e pontos de vista. Sobre os pontos tratados o meu ponto de vista:

a) Acredito que existe sim a necessidade de curso teórico para licenças de piloto privado, piloto de planador e piloto de balão, pois é a entrada de alguém que não tem conhecimento algum no meio aeronáutico sendo a base para a formação. Não exigir o curso é como pedir que um leigo voe, pois a prova sendo de múltipla escolha o futuro piloto pode apenas usar da sorte para realizar a prova. E assim irá voar livremente como um incauto causando transtornos e acidentes. Porém para piloto de linha aérea o curso é totalmente desnecessário, visto que o mesmo só irá atingir o número mínimo de horas após ter realmente voado muito e atingido experiência comprovada.

b) Muito boa a iniciativa de eliminar essa experiência mínima de 200 horas, visto que se o piloto conseguiu se tornar piloto comercial

cuja exigência é de menos horas, tem aptidões para ensino comprovadas em curso próprio, não existe motivo para adiar suas qualidades como professor.

c) Acredito que se o piloto tem experiência em outras aeronaves, não vejo motivo para tentar impor mais limitações para que o mesmo possa aprender a usar outras aeronaves e assim ampliar seu campo de trabalho.

d) Muito boa a iniciativa, pois assim reduzirá a falta de pilotos, visto que algumas companhias aéreas já selecionam pilotos comerciais para voar como co-pilotos antes de serem pilotos de linha.

e) Muito boa a iniciativa, pois irá diminuir a burocracia e poderá ampliar a oferta de profissionais no mercado mantendo a segurança.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não preenchido.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não preenchido.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre e das 200 horas em comando para a habilitação de instrutor de voo foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 82

Colaborador: Rogerio Nickel

Instituição: PPH

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

a) Retirada da necessidade de curso teórico para as licenças de piloto privado (PPR e PPH), piloto de linha aérea (PLA e PLH), piloto de planador (PPL) e piloto de balão(PBL), como pré-requisito para a realização da prova teórica. O curso teórico continuará sendo exigido para pilotos comerciais de aeronaves;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não preenchido.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Muitos candidatos já tem conhecimento prévio das matérias, por exemplo, um engenheiro mecânico pode conhecer mais de teoria de vôo e conhecimentos técnicos do que os instrutores. Os cursos na grande maioria ensinam mais técnicas para obter bons resultados nos exames do que a matéria propriamente dita.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 83

Colaborador: Rafael Fontes Vieira; Henrique Radicchi Belotto

Instituição: Engenheiro Aeronáutico; Engenheiro Aeronáutico

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

VII - a seção 61.157 passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador

(a) O candidato a uma licença de piloto de planador deve ter sido aprovado em exame teórico aplicado pela ANAC para concessão de licença de piloto de planador.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Sem sugestões de alteração ou inclusão.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Concordo plenamente que NÃO seja obrigatória a realização de curso teórico em escola homologada pela ANAC como parte do processo de obtenção da habilitação de piloto de planador. Acredito que o exame teórico aplicado pela a ANAC sozinho já é bastante rigoroso e, portanto, suficiente para avaliar os conhecimentos teóricos exigidos de um piloto de planador. Dessa maneira, não há sentido em se exigir que o futuro piloto de planador realize curso teórico em escola homologada.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP,

PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 84
Colaborador: JULIO CESAR MOREIRA DE CASTRO
Instituição: PARTICULAR
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.213 Concessões de habilitação de tipo
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(ii) o programa de treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC, nas seguintes condições:
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>Em minha opinião, como tripulante devidamente habilitado em várias aeronaves tipo, acho que, somente a Concessão da Habilitação deveria ser exigida que se faça em Centro de Treinamento ainda que não seja possível fazer a mesma em uma carga de treinamento, com instrutor já habilitado, em uma aeronave. Hoje não existem centros de treinamentos no Brasil homologados para todas as aeronaves tipo, sendo que não se pode exigir que um tripulante faça um treinamento em um país de diferente nacionalidade, uma vez que você fica condicionado a fatores externos para exercer esse treinamento - Visto Americano por exemplo. Se você for privado de visto não poderá fazer o treinamento, conseqüentemente não poderá exercer sua profissão e conseqüentemente estará tendo seu direito constitucional violado.</p> <p>O tripulante que exerce função a bordo no tipo de aeronave na qual é comprovada a experiência recente no prazo de 365 dias anteriores ao término da validade da habilitação não deveria ser exigido o centro de treinamento uma vez que ele com a experiência recente comprovada já provaram estar apto a exercer a pilotagem na mesma. Assim como ocorre na FAR 91. E ainda deveria ser facultativo ou estipular um intervalo para que seja feito avaliações de voo na aeronave com Inspac, uma vez que hoje com poucas exceções os Inspacs tem menos experiência de voo e na aeronave que se propões a avaliar o candidato. Um exemplo aconteceu comigo mesmo. A uns anos atrás um Inspac recém admitido via concurso da Anac com suas poucas horas de voo (Se não me engano ele tinha em torno de 1500 horas totais de voo e eu tinha isso somente no equipamento que estava checando) ele fez questionamentos ridículos e exigências desnecessários a um mero voo de revalidação. Espero ter ajudado a expor o meu pensamento como de muitos outros.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>A realização do treinamento em organizações certificadas (CTAC) deverá garantir que pilotos mantenham um alto nível de proficiência no equipamento que operam. Os treinamentos teórico (ground) e prático (simulador ou aeronave) ministrados pelos CTAC, tanto no Brasil quanto no exterior, no exterior, são mais controlados e padronizados que os treinamentos realizados por um PC ou PLA habilitado. Apesar de a medida trazer impactos no curto prazo, a ANAC entende que os benefícios à aviação brasileira serão compensadores, especialmente na aviação geral, já que os pilotos irão incorporar a elevada padronização operacional e os conhecimentos técnicos com os quais terão contato nos CTAC. Além disso, a expectativa é de que o mercado de treinamento se ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior.</p>

Contribuição nº 85
Colaborador: Ludio Moraes
Instituição: Piloto de linha aérea
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Obrigatoriedade de simulador para aeronave tipo, fora do Brasil, nossa terra nativa.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não se pode obrigar a um Brasileiro a ter que sair de seu próprio país para fazer qualquer curso de simulador ou similar, isto só pode ocorrer se tirarmos a soberania de nosso país, simulador sim, mas somente no Brasil. OU SE O VISTO DE OUTRO PAÍS VIER JUNTO DO MESMO, porque estaremos nos submetemos a vontade e ao capricho de outro país, caso este, que tem acontecido com diversos colegas aviadores. Estamos precisando de mais homens e mulheres comprometidos com o nosso país; Brasil pátria amada.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>A realização do treinamento em organizações certificadas (CTAC) deverá garantir que pilotos mantenham um alto nível de proficiência no equipamento que operam. Os treinamentos teórico (ground) e prático (simulador ou aeronave) ministrados pelos CTAC, tanto no Brasil quanto no exterior, no exterior, são mais controlados e padronizados que os treinamentos realizados por um PC ou PLA habilitado. Apesar de a medida trazer impactos no curto prazo, a ANAC entende que os benefícios à aviação brasileira serão compensadores, especialmente na aviação geral, já que os pilotos irão incorporar a elevada padronização operacional e os conhecimentos técnicos com os quais terão contato nos CTAC. Além disso, a expectativa é de que o mercado de treinamento se</p>

ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior.

Contribuição nº 86

Colaborador: ABRAPAC – Associação Brasileira de Pilotos da Aviação Civil

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Definição de piloto em comando sob supervisão do atual RBAC 61:

(15) Piloto em comando sob supervisão significa o piloto segundo em comando que desempenha, sob a supervisão de um piloto em comando devidamente habilitado e qualificado pela ANAC como instrutor de voo, as funções e responsabilidades do piloto em comando durante o voo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(15) Piloto em comando sob supervisão significa co-piloto que desempenha, sob a supervisão de um piloto em comando detentor de licença de piloto de linha aérea de avião, as funções de piloto em comando durante o voo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O item RBAC 61.141 subparte a.1.i.A referente aos mínimos exigidos para a licença de Piloto de Linha Aérea estabelece o seguinte como um dos critérios:

" - 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão..."e pela definição de piloto em comando sob supervisão atual se criou uma condição impossível de ser atingida, já que na companhia aérea são realizados apenas 150 horas em comando sob supervisão no processo de promoção de co-piloto para comandante. Não existe nenhum treinamento de voo que atinja 500 horas de instrução.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O parágrafo 61.141(a)(1)(A) foi alterado e harmonizou os requisitos para a licença de PLA com os previstos no Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional.

Contribuição nº 87

Colaborador: Matheus Calil Gontijo

Instituição: TAM Linhas Aéreas

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Problema verificado na norma atual:

Impossibilidade de checar a licença de Piloto de Linha Aérea fora do processo de promoção de co-piloto para comandante na companhia aérea.

O item RBAC 61.141 subparte a.1.i.A referente aos mínimos exigidos para a licença de Piloto de Linha Aérea estabelece o seguinte:

(A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão;

Este item exige, nas 2 opções, horas de voo em comando sob supervisão e o RBAC 61 define piloto em comando sob supervisão como:

(15) Piloto em comando sob supervisão significa o piloto segundo em comando que desempenha, sob a supervisão de um piloto em comando devidamente habilitado e qualificado pela ANAC como INSTRUTOR DE VOO, as funções e responsabilidades do piloto em comando durante o voo.

Conforme e-mail recebido por mim da Gerência de Certificação de Pessoal da ANAC, para esclarecer essa definição, o entendimento dos analistas é que tal tipo de voo somente pode ser realizado na instrução para comando na empresa, quando o co-piloto em promoção é checado em simulador no assento da esquerda e inicia sua instrução em rota também na esquerda.

A primeira condição do item RBAC 61 referido acima requer 500 horas em comando sob supervisão e, considerando a definição atual, se torna inviável de ser atingida, já que na companhia aérea são realizadas apenas 150 horas em comando sob supervisão de um instrutor no processo de promoção de co-piloto para comandante. A segunda condição, que exige 150 horas em comando sob supervisão, pode ser atingida, porém somente através desse processo de promoção na companhia aérea.

Sendo assim, se torna praticamente impossível o profissional que deseja a licença de PLA atingir essa marca fora da companhia aérea ou antes de ser promovido a comandante.

Dessa forma, se faz necessária a inclusão de uma opção de horas mínimas em comando, sem a necessidade de ser sob supervisão e a alteração na definição de piloto em comando sob supervisão, estando essas alterações em conformidade com o Anexo 1 da ICAO - Personnel Licensing, citado adiante como sugestão de alteração do texto atual do RBAC 61.

2. Necessidade de se checar o inicial do PLA com INSPAC designado pela ANAC.

Conforme e-mail recebido por mim da Gerência de Certificação de Pessoal, o INSPAC que realizará o cheque inicial de PLA deve ser indicado pela ANAC, não sendo aceito INSPAC credenciados pela ANAC das escolas de aviação e aeroclubes.

O RBAC 61 exige experiência recente de 90 dias antes da realização do cheque, e o prazo dado pela ANAC para designar um INSPAC é de 60 dias. Considerando que se tem mais 30 dias para a realização do cheque com o examinador designado, esse processo pode chegar a até 3 meses, comprometendo a exigência de experiência recente.

Outro problema é que os aviadores que trabalham em companhia aérea possuem regime de escala de voo, devendo dessa forma contar com a "sorte" para que o INSPAC designado tenha disponibilidade nas folgas publicadas na escala. Caso fosse possível o cheque com INSPAC credenciado pela escola, esse processo seria simplificado, pois se conhece de antemão o examinador, sendo possível combinar a data do cheque em tempo hábil de solicitar folga à companhia aérea, que normalmente pode ser feita até o dia 5 do mês anterior ao mês pretendido.

Exemplo: folgas para o mês de Abril só podem ser solicitadas até o dia 5 de Março e a ANAC designou, após 2 meses do pedido inicial, o examinador no dia 10 de Março. Sendo assim o avaliando não consegue pedir folga para os próximos 30 dias para se adequar à disponibilidade do INSPAC.

3. Prazo de revalidação e requalificação de habilitação de classe

O item (b) do RBAC 61.197 Revalidação e requalificação de habilitação de classe define que:

(b) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de classe não poderá mais solicitar sua revalidação, devendo, neste caso, ser efetuada uma requalificação. A requalificação consiste em uma nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, instrução e proficiência para concessão da habilitação de classe pertinente.

O prazo de 6 meses após o vencimento da carteira para realização do processo de revalidação é extremamente curto, tendo como única opção a requalificação, processo este que exige no mínimo 12 horas de voo, gerando custos extremamente altos para o aviator interessado em revalidar sua habilitação de classe.

Texto atual da seção ou parágrafo do RBAC 61:

- RBAC 61.141 subparte a.1.i.A referente aos mínimos exigidos para a licença de Piloto de Linha Aérea:

(A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão;

- Definição do termo piloto em comando sob supervisão:

(15) Piloto em comando sob supervisão significa o piloto segundo em comando que desempenha, sob a supervisão de um piloto em comando devidamente habilitado e qualificado pela ANAC como instrutor de voo, as funções e responsabilidades do piloto em comando durante o voo.

- RBAC 61.197 Revalidação e requalificação de habilitação de classe:

(b) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de classe não poderá mais solicitar sua revalidação, devendo, neste caso, ser efetuada uma requalificação. A requalificação consiste em uma nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, instrução e proficiência para

concessão da habilitação de classe pertinente.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

1. Alteração do item 61.141 subparte a.1.i.A que define a experiência mínima para concessão da licença de piloto de linha aérea.

São apresentadas abaixo 4 sugestões para inclusão da opção de experiência mínima de horas em comando, sem ser sob supervisão. Todas atendem aos mínimos exigidos pelo anexo 1 da ICAO.

Sugestão 1: Utilizar os mínimos exigidos pela ICAO Annex 1 - Personnel Licensing item 2.6.3.1.1.1:

a) 500 hours as pilot-in-command under supervision or 250 hours, either as pilot-in-command, or made up by not less than 70 hours as pilot-in-command and the necessary additional flight time as pilot-in-command under supervision;

Ou seja:

(A) 500 horas como piloto em comando sob supervisão ou 250 horas, podendo ser como piloto em comando, ou com o mínimo de 70 horas como piloto em comando mais as horas necessárias como piloto em comando sob supervisão.

Sugestão 2: Inclusão da opção de horas em comando na RBAC 61 atual:

(A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão ou um mínimo de 100 (cem) horas de voo como piloto em comando mais um mínimo de 150 (cento e cinquenta) horas como piloto em comando sob supervisão ou 250 (duzentas e cinquenta) horas como piloto em comando.

Sugestão 3: Retorno às exigências anteriores ao RBAC atual:

(A) 250 horas de vôo como piloto em comando, podendo ser consideradas, para tal cômputo, 100 horas como piloto em comando mais o número de horas adicionais necessárias realizadas como co-piloto, desempenhando, sob a supervisão de um piloto em comando detentor de licença de piloto de linha aérea de avião, as obrigações e funções de piloto em comando;

Sugestão 4: Cópia da regra da Agência Federal de Aviação Americana FAA item 61.159 subparte 5:

(5) 250 hours of flight time in an airplane as a pilot in command, or as second in command performing the duties of pilot in command while under the supervision of a pilot in command.

Ou seja,

(A) 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo como piloto em comando, ou como segundo em comando executando as funções e responsabilidades de piloto em comando sob a supervisão de um piloto em comando.

2. Sugestão de alteração na definição de piloto em comando sob supervisão.

A RBAC 61 define piloto em comando sob supervisão como:

(15) Piloto em comando sob supervisão significa o piloto segundo em comando que desempenha, sob a supervisão de um piloto em comando devidamente habilitado e qualificado pela ANAC como instrutor de voo, as funções e responsabilidades do piloto em comando durante o voo.

O anexo 1 da ICAO define o piloto em comando sob supervisão como:

Pilot-in-command under supervision: Co-pilot performing, under the supervision of the pilot-in-command, the duties and functions of a pilot-in-command, in accordance with a method of supervision acceptable to the Licensing Authority.

Sugestão: Como a ICAO delega a autoridade de certificação de pessoal (Licensing Authority), neste caso a ANAC, a possibilidade de definir um método aceito de supervisão, a sugestão é substituir o termo "instrutor de voo" por "detentor da licença de piloto de linha aérea", usando este requisito como suficiente para supervisionar o voo do co-piloto, sem a necessidade de ser instrutor, o que realmente acontece nos voos atualmente.

Portanto a sugestão para o texto seria:

(15) Piloto em comando sob supervisão significa o co-piloto que desempenha, sob a supervisão de um piloto em comando

devidamente habilitado e qualificado pela ANAC como detentor da licença de piloto de linha aérea, as funções e responsabilidades do piloto em comando durante o voo.

Permitindo dessa forma que seja possível atingir o mínimo de 500 horas em comando sob supervisão, através da execução da tarefa de piloto em comando, ou seja de PF (pilot flying) pelo copiloto, sob a supervisão de um piloto em comando detentor da licença de PLA. A função de PF é inclusive registrada no diário de bordo dos aviões.

3. Sugestão para realização de cheque inicial de PLA com INSPAC das escolas e aeroclubes.

Estabelecer que escolas de aviação e aeroclubes, que possuem examinadores credenciados pela ANAC e sejam portadores da licença de piloto de linha aérea sejam habilitados a realizar cheque inicial de Piloto de Linha Aérea.

4. Sugestão para o item (b) do RBAC 61.197 Revalidação e requalificação de habilitação de classe:

Retirada do prazo de validade de 6 meses para revalidação da habilitação, podendo a mesma ser realizada independente do tempo de vencimento

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

1. As alterações desejadas visam permitir que os mínimos requeridos pelo RBAC 61 sejam possíveis de serem atingidos, seja como piloto em comando ou como piloto em comando sob supervisão.

Qualquer uma das opções enviadas acima são iguais ou mais restritivas que os mínimos exigidos tanto pela ICAO quanto pela agência americana FAA.

Atualmente, várias empresas fora do Brasil estão contratando pilotos e exigem a licença de PLA, porém, inúmeros aviadores brasileiros, especialmente aqueles que estão desempregados devido as demissões dos últimos anos na GOL e na TAM, não podem concorrer a essas vagas, sendo obrigados a tirar a licença fora do país, como nos Estados Unidos, cujos mínimos são plausíveis e atingem altos níveis de segurança.

É impensável que o aviador brasileiro tenha que sair do seu país para conseguir o direito de concorrer, em igualdades de condições, por um trabalho no exterior, quando o Brasil não é mais uma opção.

2. Com relação à aceitação de INSPAC das escolas de aviação e aeroclubes, detentores da licença de piloto de linha aérea, para o cheque inicial de PLA se justifica pelo simples motivo desses examinadores serem credenciados pela ANAC. Portanto a agência confere a eles competência suficiente para avaliar o examinando com todas as exigências necessárias descritas no RBAC 61.

3. Com relação ao item que trata da revalidação e requalificação de habilitação de classe, a justificativa é que os itens necessários à revalidação, citados a seguir, são suficientes para demonstrar a capacidade do avaliando nas atividades pertinentes à habilitação requerida, independente do tempo que a mesma expirou.

Os requisitos atuais para revalidação são:

(i) comprovar ter realizado a instrução revisória pertinente para a habilitação de classe, conforme estabelecido na seção 61.23 deste Regulamento; e

(ii) ser aprovado em exame de proficiência concernente à revalidação da habilitação de classe pertinente.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Referente ao parágrafo 61.141(a)(1)(i)(A):

A sugestão foi contemplada pelo texto da emenda, que harmonizou os requisitos para a licença de PLA com os previstos no Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional.

Referente aos demais temas:

O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 88

Colaborador: Francisco de Assis Conrado Acioli

Instituição: particular

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
c) Estabelecimento de novos requisitos para a concessão da habilitação de tipo, na qual se pretende definir por programa de treinamento aprovado ou reconhecido pela ANAC, ficando a exigência de simulador a ser definida para cada tipo de aeronave.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
C)Aeronaves categoria Tipo, com peso Maximo de decolagem de 15.000 libras ou menos, ficarão isentas de simulador e ou para concessão ou revalidação de CHT. Aeronaves Turbo-helice ou jato- com peso Maximo de decolagem de 15.000 libras ou acima de 10 passageiros, Obrigatoriedade de Simulador a cada 02 anos...
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não justifica obrigar aeronaves com peso Maximo de decolagem de 15.000 libras ou menos a revalidar ou validar CHT fora do Brasil, pois aqui, no Brasil não existe simuladores para 99% das aeronaves com peso Maximo de decolagem de 15.000 libras. Sem contar o preço de um simulador fora do Brasil, Cerca de 22 Mil Dolares..sem contar passagens , hospedagem, e o tempo gasto.. diminuindo a qualidade dos serviços prestados ao empregador....que serão onerados em mais de 1.500 por cento, em relação a um recheque no Brasil.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A realização do treinamento em organizações certificadas (CTAC) deverá garantir que pilotos mantenham um alto nível de proficiência no equipamento que operam. Os treinamentos teórico (ground) e prático (simulador ou aeronave) ministrados pelos CTAC, tanto no Brasil quanto no exterior, são mais controlados e padronizados que os treinamentos realizados por um PC ou PLA habilitado. Apesar de a medida trazer impactos no curto prazo, a ANAC entende que os benefícios à aviação brasileira serão compensadores, especialmente na aviação geral, já que os pilotos irão incorporar a elevada padronização operacional e os conhecimentos técnicos com os quais terão contato nos CTAC. Além disso, a expectativa é de que o mercado de treinamento se ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior.

Contribuição nº 89
Colaborador: Haroldo N. B. de Castro
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Eliminação da experiência mínima de 200 horas como piloto em comando para a concessão de habilitação de instrutor de voo (INVA);
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Manutenção da proposta de 200h em comando para concessão de habilitação de instrutor de voo
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Acredito na proposta de manutenção das 200h comando para inva, pois este fator irá separar e profissionalizar a instrução que hoje é usada somente como “trampolim” para acumulo de horas na maioria das vezes sem a experiência e seriedade que a posição deveria impor. Em um primeiro momento pode haver problemas com demanda mas com o tempo irá melhorar muito a qualidade da instrução.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 90
Colaborador: Leonardo Niedermeyer Orth
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Eliminação da experiência mínima de 200 horas como piloto em comando para a concessão de habilitação de instrutor de voo (INVA).
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Eliminação da experiência mínima de 200 horas como piloto em comando para a concessão de habilitação de instrutor de voo (INVA).
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O gasto para se tornar piloto já é extremamente alto e a proposta de exigir 200 horas em comando para a concessão de habilitação de instrutor de voo (INVA) irá encarecer ainda mais a formação dos pilotos. Pois para a grande maioria a única possibilidade de ingressar no mercado de trabalho é a realização do curso de INVA. A exigência das 200h em comando inviabiliza financeiramente para muitos essa possibilidade. Essa exigência beneficia apenas (financeiramente) presidentes de aeroclubes e donos de escolas de aviação, e prejudica a grande maioria (os pilotos), encarecendo ainda mais a formação do aviador.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com

a sociedade.

Contribuição nº 91

Colaborador: Leonardo Niedermeyer Orth

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Retirada da necessidade de curso teórico para as licenças de piloto de linha aérea (PLA e PLH).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O gasto para se tornar piloto já é extremamente alto e a proposta de exigir a obrigatoriedade de um curso teórico para a habilitação de Piloto de Linha Aérea irá encarecer ainda mais a formação dos pilotos. Ao se submeterem a banca examinadora da Anac, os candidatos já estão sendo avaliados e só serão aprovados se apresentarem o conhecimento necessário. A exigência de um curso prévio, só beneficiaria financeiramente os donos de escolas de aviação e aeroclubes. Creio que o objetivo da Anac seja elaborar regras em prol de todos os envolvidos na aviação, no entanto a exigência de curso de PLA, e de uma forma geral todas as outras exigências em questão só prejudicam a grande maioria, tornando a formação do aviador dispendiosa e lenta.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 92

Colaborador: Edynardo Weyne Nunes

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

HABILITACAO TIPO RBAC 61 .213

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

1 O candidato que desejar incluir uma aeronave tipo com tripulação mínima de 2 Pilotos a reação com peso superior a 12600 lbs ,devera cumprir programa de treinamento conforme o fabricante em CTAC,e SIMULADOR CLASE D homologado pela ANAC.
1.2 O candidato que desejar incluir habilitação tipo e exercer a função de comando devera possuir licença de PLA(PLA checado).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

1.1 O modal atual nao contempla os padrões de segurança mínima requeridas para aeronaves deste porte, sou CMTE de uma aeronave que contempla estes requisitos e apesar de nao ser obrigatório pela legislação em vigor RBAC 91,como piloto chefe e de acordo com a seguradora(AIG) e MANDATORIO que todo e qualquer tripulante tenha que pretenda realizar tfuncao abordo devera realizar treinamento em centro Homologado e Simulador classe D e obter resultado satisfatório em um período mínimo de 12 messe.Lembrando qu aeronaves deste porte fazem voos internacionais, assim sao submetidas a diversas condições climáticas que nunca encontraremos no Brasil(Cold Weather Operation) assim por mais que o treinamento de 20 horas na aeronave real seja importante ,nunca em tempo algum podemos simular condições como tal. Apesar de ser um custo adicional para o operador, o treinamento em simulador classe delta não representa 8% dos anual budget. Além do mais podemos treinar todas as situações possíveis e imaginarias sem colocar em risco a integridade física da aeronave dos seus tripulantes e da população em solo.

1.2 Com a economia pujante o aumento de aeronaves a reação cresceu muito nos últimos anos, assim o antigo proprietário de uma aeronave classe(Baron Sêneca.,etc.) decide trocar por uma aeronave maior a reação, ate que um, PC com pouca ou sem nenhuma experiência, sem o conhecimento teórico e pratico avaliado em como um para comandar uma aeronave a reação, aceita a proposta de assumir o comando da mesmo, e o resultado e conhecido no mundo afora, acidentes diversos por falta de experiência e treinamento. Existem coisas que não dão para aprender que e experiência e, acredito que um portador de licença PLA já estaria com experiência mínima para iniciar, o treinamento para a função de comandante e sem treinamento adequado.

Gostaria de complementar minha justificativa sequindo a tendência internacional do endurecimento na obtenção de licenças e Habilitações partir do dia 2 de agosto de 2014 ,segundo o FAR 61,so poderá tripular uma aeronave a reação e FAR 121/135 o portador de LICENCA ATP(PLA) pois nos últimos anos diversos acidentes ocorreram devido a falta de experiência do SIC (co-piloto).

Tambem apartir da mesma data os requeiraos para obtenção da licença ATP(PLA) terá severas ,mudanças.

Treinamento de solo de um mínimo de 40 horas,

Treinamento de 12 horas em simulador classe D,com peso máximo decolagem de 44,000 lbs ou superior.

Voo de avaliação em Simulador

Prova Oral de 2 horas sobre o equipamento e os FARS pertinentes.

E as horas mínimas de voo que hoje sao parecidas com a do BRASIL

Espero ter deixado minha contribuição para o a aviação brasileira e principalmente para SEGURANCA DE VOO, aviação profissional deve ser levada a serio, sonho de voar de um neófito nunca devera sobrepor a segurança de todos e da nação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

1.1 Contribuição não aproveitada. A ANAC optou por retirar do RBAC 61 a referência à obrigatoriedade do uso de simuladores classe C ou D para não inviabilizar o treinamento das aeronaves para as quais não há disponibilidade desses equipamentos ou ainda das aeronaves para as quais o próprio fabricante autoriza o uso de aeronave no treinamento. No entanto, de acordo com a proposta, o treinamento na categoria avião deverá ser realizado necessariamente em centros de treinamento (salvo para os casos em que não existam tais centros), que via de regra ministram o treinamento em simuladores de voo.

1.2 Contribuição não aproveitada. A obrigatoriedade do PLA para a obtenção de habilitação de tipo na função de comando poderia constituir um problema para o mercado que opera aeronaves *single pilot*. Vale lembrar que o RBAC 61 (61.105(a)), bem como os RBAC 135 e 121 já estabelecem, para as aeronaves de maior complexidade, a necessidade da licença de PLA para a função de comando caso a aeronave seja utilizada no transporte aéreo público.

Contribuição nº 93

Colaborador: Etván Geraldo Fonseca

Instituição: Aviação geral

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.141

- (a)
- (1)
- (i)

(A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão; ou 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo como piloto em comando; ou 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo das quais um mínimo de 70 (setenta) horas de voo como em piloto em comando, mais o tempo de voo adicional necessário como piloto em comando sob supervisão;"

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.141

- (a)
- (1)
- (i)

(A) 500 (quinhentas) horas de voo como piloto em comando sob supervisão; ou 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo como piloto em comando; ou 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo das quais um mínimo de 70 (setenta) horas de voo como piloto em comando, **mais 180 horas como piloto em comando sob supervisão;"**

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Deixar claro o número de horas voo sob supervisão.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aproveitada.

A modificação proposta aumenta a restrição do requisito desnecessariamente, pois se o piloto, por exemplo, realizasse 90 horas de voo como piloto em comando, ele deveria realizar mais 180 horas como piloto em supervisão, totalizando 270 horas.

Contribuição nº 94

Colaborador: Etván Geraldo Fonseca

Instituição: Aviação geral

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.215

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve, antes de completar 6 (seis) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos últimos 6 (seis) meses, em centro de treinamento certificado pela ANAC, curso teórico e prático para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.215

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve, antes de completar 6 (seis) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos últimos 6 (seis) meses, em centro de treinamento certificado pela ANAC, curso teórico e

prático para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida. Caso não exista CTAC certificado no Brasil, aplica-se o disposto na seção 61.213;. e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Acho que é necessário adequar a seção 61.215 com a nova redação da seção 61.213.
Destaca-se que a requalificação prevista para revalidação após 6 meses do vencimento da habilitação e o curso teórico e prático previsto para revalidação vencida até 6 meses, não diferem em nada, pois ambos têm o mesmo conteúdo, ou seja, realização do curso teórico e prático. Sugiro uma redação que permita melhor distinção do conteúdo entre as duas situações.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aproveitada. Os requisitos para revalidação foram definidos para se assemelhar aos da concessão. A requalificação foi excluída da seção 61.215.

Contribuição nº 95

Colaborador: Etván Geraldo Fonseca

Instituição: Aviação geral

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.213

(3)

(ii)

(A) o CTAC deve estar certificado ou validado pela ANAC;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.213

(3)

(ii)

(A) O CTAC deve estar certificado ou validado pela ANAC e ter em suas especificações operativas, vinculadas ao CTAC, a aeronave do tipo para a qual pretenda dar o treinamento na categoria PRI.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Evitar completa distorção da finalidade da exigência de CTAC, pois, caso contrário, os CTAC podem se propor a ministrar treinamentos sem possuir aeronaves, mas que se utilizem de qualquer aeronave disponível. Inclusive TPP. Também é uma forma de combater a concorrência desleal entre CTAC que possuem estrutura e os que não possuem. Assim, exigido que todos tenham as aeronaves, todos estão em condição de igualdade para concorrer no mercado, evitando ainda prática de preços abusivos. Não haverá aumento das dificuldades para o processo de habilitação, pois, se o CTAC não dispõe de aeronaves, poderá ser aplicada a regra para habilitação fora de CTAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aproveitada. As regras a serem seguidas pelos CTAC, como a inclusão de aeronaves nas Especificações de Treinamento e o uso de simuladores de voo são matéria regulada pelo RBAC 142 (vide, por exemplo, a seção 142.33), e não devem ser tratadas pelo RBAC 61 sob pena de haver conflito entre ambos os Regulamentos.

Contribuição nº 96

Colaborador: Etván Geraldo Fonseca

Instituição: Aviação geral

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.213

(3)

(iii) o treinamento de voo pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não exista Centro de Treinamento certificado ou validado com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Nesse caso o treinamento deve ser feito conforme Programa de treinamento aprovado pela ANAC ou pela autoridade de certificação primária, caso não haja programa de treinamento aprovado deve observar o disposto em Instrução Suplementar incluindo no mínimo:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.213

(3)

(iii) o treinamento de voo pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não exista Centro de Treinamento certificado **no Brasil** com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Nesse caso o treinamento deve ser feito conforme Programa de treinamento aprovado pela ANAC ou pela autoridade de certificação primária, caso não haja programa de treinamento aprovado deve observar o disposto em Instrução Suplementar incluindo no mínimo:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

É uma questão de soberania nacional, ou seja, obrigar o cidadão brasileiro a submeter-se a uma instituição de ensino estrangeira, não parece razoável. Soma-se a isto o fato de que nem todos os aviadores se propõem a estudar uma língua estrangeira, principalmente aqueles que não pretendem a operar no exterior.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A expectativa da ANAC é de que o mercado de treinamento se ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior. Além disso, uma vez que a maior parte dos manuais de voo das aeronaves tipo são em inglês, será necessário aos candidatos à habilitação possuir algum domínio do idioma estrangeiro ainda que realizem o treinamento no Brasil.

Contribuição nº 97

Colaborador: Etvan Geraldo Fonseca

Instituição: Aviação geral

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.213

(a)

(2)

(iii) o treinamento de solo pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não exista CTAC certificado ou validado com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Neste caso o treinamento observar o disposto em Instrução Suplementar; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.213

(a)

(2)

(iii) o treinamento de solo pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não exista CTAC certificado **no Brasil** com um programa de treinamento aprovado. Neste caso o treinamento observar o disposto em Instrução Suplementar; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

É uma questão de soberania nacional, ou seja, obrigar o cidadão brasileiro a submeter-se a uma instituição de ensino estrangeira, não parece razoável. Soma-se a isto o fato de que nem todos os aviadores se propõem a estudar uma língua estrangeira, principalmente aqueles que não pretendem a operar no exterior.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A expectativa da ANAC é de que o mercado de treinamento se ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior. Além disso, uma vez que a maior parte dos manuais de voo das aeronaves tipo são em inglês, será necessário aos candidatos à habilitação possuir algum domínio do idioma estrangeiro ainda que realizem o treinamento no Brasil.

Contribuição nº 98

Colaborador: Jack Villarparando dos Santos; Marcus Vinicius Costa da Silva

Instituição: não preenchido; Aviação Executiva

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Item 61.29: "(d) Para fins de contagem das horas de voo, para concessão de uma licença de piloto de grau superior, o titular de uma licença de piloto quando atuar como segundo em comando de uma aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 1 (um) piloto, mas que, devido à operação, a ANAC determinar que necessite um segundo em comando que possua contrato de trabalho com o explorador da aeronave, deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinquenta por cento) do tempo de voo na função de segundo em comando."

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

"(d) Para fins de contagem das horas de voo, para concessão de uma licença de piloto de grau superior, o titular de uma licença de piloto quando atuar como segundo em comando de uma aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 1 (um) piloto, deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinquenta por cento) do tempo de voo na função de segundo em comando."

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Com esta alteração, há a possibilidade de que um piloto recém-formado adquira experiência mais facilmente, e também que se proporcione mais segurança à operação "single pilot".

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 99
Colaborador: Cristian
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
“61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado (a) O candidato a uma licença de piloto privado deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente à categoria a que pretenda obter a licença.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC, na categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141 ou RBAC que venha a substituí-lo e ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
É de extrema importância o curso teórico para piloto privado, pois este é o primeiro contato do aluno com a aviação (mesmo sendo pequeno é importante). Neste o aluno poderá contar com a experiência dos instrutores teóricos, que na maioria das vezes passam o ambiente de aviação para os alunos. E o ensino será ampliado, com matérias como: combate ao fogo que é muito importante, pois o aluno poderá precisar dela futuramente, podendo até quando Piloto privado ter maior chance de sobreviver a um incêndio e esta matéria não consta em nenhum livro obrigatório .
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 100
Colaborador: WILSON ROBERTO PAVAN
Instituição: particular
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Retirada da necessidade de curso teórico para as licenças de piloto privado (PPR e PPH)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Necessário concluir em curso homologado do teórico para obtenção das licenças de PPR e PPH.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Uma pessoa que pretende como profissão ou somente para uso particular deve ser obrigatório para obter a devida Cht, concluir curso teórico em uma escola homologada. Toda a base para um futuro como aeronauta começa num curso teórico com professores capacitados para que consiga compreender o universo e seus perigos do que é a aviação. Discordo plenamente desta proposta sendo incompreensível o atual procedimento em que uma pessoa leiga sem ter um mínimo de conhecimento estudar sozinho e prestar uma banca. Dou como exemplo eu mesmo, pois naquela época era obrigatório cursar numa escola homologada e toda a base de conhecimento levo até hoje. Espero que tenham consciência em mudar tal isenção.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 101
Colaborador: Wagner Garbelini
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Prezado Senhor, Diante de acontecimentos que colocam em risco o setor aéreo, alguns países do mundo já cobram a capacitação teórica da disciplina de regulamentos de tráfego aéreo para Pilotos de Drones. Na contra mão da educação, o Brasil pode perder a grande oportunidade de exigir a obrigatoriedade do curso de Piloto Privado em uma Escola de Aviação homologada pela ANAC Além do fortalecimento dos Aeroclubes e da Aviação no Brasil, a obrigatoriedade para o curso de Piloto Privado contribuirá de forma

significativa para a formação fundamental dos futuros Pilotos com total segurança.
Escola não é comércio. Escola é instituição. A ANAC homologou Escolas de Aviação na modalidade Ensino a Distância para o curso de Piloto Privado que leva a Brasileiros que por difícil acesso a um curso presencial, a oportunidade de serem capacitados dentro dos padrões exigidos pela Agência.
Não se faz uma Aviação segura sem educação. Caso não aconteça a exigência obrigatória para o curso de Piloto Privado, perde a educação e um futuro seguro para a aviação.
Atenciosamente -- Wagner Garbelini
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 102
Colaborador: David Santos
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Boa tarde, venho por este meio felicitar os vossos serviços por ter o bom senso das alíneas a) e b) da audiência pública para alterar a RBAC nº 61. Embora as outras alíneas sejam também de relevância, as primeiras duas são no meu ponto de vista as mais importantes. Acabem com a obrigatoriedade de frequentar o curso teórico para as licenças de piloto privado, e com a outra de ser obrigatório 200 horas de voo para INVA. Se estas medidas entrassem em vigor, já prejudicariam todo o setor da aviação Brasileira. Cumprimentos
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 103
Colaborador: Issy Auto; c auto; Cláudia Barros
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Boa tarde Venho por este meio dizer que sou a favor das alterações que querem efetuar conforme está na alínea a) (Retirada da necessidade de curso teórico para as licenças de piloto privado (PPR e PPH), piloto de linha aérea (PLA e PLH), piloto de planador (PPL) e piloto de balão (PBL), como pré-requisito para a realização da prova teórica. O curso teórico continuará sendo exigido para pilotos comerciais de aeronaves;), e na alínea b) (Eliminação da experiência mínima de 200 horas como piloto em comando para a concessão de habilitação de instrutor de voo (INVA);) e nas restantes alíneas da Audiência Pública nº 10/2014 para alterar RBAC nº 61. Cumprimentos
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre e das 200 horas em comando para a habilitação de instrutor de voo foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade..

Contribuição nº 104
Colaborador: Jefferson Cionek
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
<p>Sempre estar mudando é algo necessário mas temos que ter cuidados especiais pois cabe ao nosso País nos proteger e dar as devidas ferramentas para nos preparar para as transformações. Exemplo caso tenha algum curso ou simulador que tenha que ser feito fora de nosso País estamos a mercê de agendamentos que levam em torno de um ano e meio e um visto no passaporte que muitas vezes nos são negados, também caberá recursos judiciais para desfazer as exigências pois somos Brasileiros e temos que utilizar dos recursos disponíveis pela nossa Agencia de Aviação.</p> <p>Outro assunto é de muita importancia pois nos trazem um enorme prejuiso em tempo dinheiro e combustível gasto sem necessidades. Quem tem um Tipo em sua carteira com curso e já checado (com direito adquirido) não precisaria fazer um cheque em cada avião que se voa pois no cheque são checados a operação dos instrumentos de terra/ar ILS, VOR, NDB etc. o resto seria apenas acionamento e taxi coisa que ao se adquirir a primeira vez na aeronave somente fazendo a readaptação com um vôo acompanhado por outro piloto com a carteira em dia seria suficiente (cheque por comprovação de horas voadas. Também checando uma aeronave Tipo bi-motor deveria ser renovado automaticamente suas carteiras de Mult e Mono motor pois como pode alguém que voa um Lear Jet um Citation um King Air um Cheyenne III ou outro Tipo qualquer não saber operar um mono ou bi-motor, seria de grande evolução para nosso País estas e outras opiniões de nossos companheiros Aviadores.</p> <p>Att: Cmte Jefferson</p>
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>Com relação ao treinamento no exterior, apesar de a medida trazer impactos no curto prazo, a ANAC entende que os benefícios à aviação brasileira serão compensadores, especialmente na aviação geral, já que os pilotos irão incorporar a elevada padronização operacional e os conhecimentos técnicos com os quais terão contato nos CTAC. Além disso, a expectativa é de que o mercado de treinamento se ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior.</p> <p>Quanto ao aproveitamento dos exames de revalidação entre tipos distintos, a medida tenderia a reduzir o grau de padronização dos pilotos nos equipamentos, tanto nos procedimentos normais quanto, especialmente, nos procedimentos de emergência, que raramente são executados durante a operação cotidiana. Por esse motivo, a contribuição não pode ser aproveitada.</p>

Contribuição nº 105
Colaborador: Nardete Lorentz Leal
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
1-Cheque inicial e revalidação de habilitação tipo
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
1-Extinção da necessidade de cheque inicial e revalidação de tipo em aeronaves com PMD inferior a 12.500 libras em simulador de voo, permanecendo o cheque inicial e recheque Tipo/IFR no próprio avião ,após treinamento com um Piloto de Linha Aérea devidamente qualificado.Caso o piloto tenha experiência recente comprovada,extinguir a necessidade de avaliação prática em voo para revalidação,permanecendo somente a necessidade de fazer prova teórica de regulamentos e equipamento.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
1- Pilotos de Linha Aérea e Comercial ,que voam constantemente, estão aptos a pilotar suas aeronaves com competência e segurança.As estatísticas de acidentes ou incidentes no Brasil provam isso. Custos de simuladores no exterior tornará inviável a aviação para inúmeros operadores ,o que ocasionará demissões no setor e também inúmeras ações judiciais contra essa Agência, questionando esse novo critério.O direito do cidadão de exercer sua profissão seria surrupiado pela nova regra,portanto inconstitucional.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A realização do treinamento em organizações certificadas (CTAC) deverá garantir que pilotos mantenham um alto nível de proficiência no equipamento que operam. Os treinamentos teórico (ground) e prático (simulador ou aeronave) ministrados pelos CTAC, tanto no Brasil quanto no exterior, são mais controlados e padronizados que os treinamentos realizados por um PC ou PLA habilitado. Apesar de a medida trazer impactos no curto prazo, a ANAC entende que os benefícios à aviação brasileira serão compensadores, especialmente na aviação geral, já que os pilotos irão incorporar a elevada padronização operacional e os conhecimentos técnicos com os quais terão contato nos CTAC. Além disso, a expectativa é de que o mercado de treinamento se ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior.

Quanto à revalidação por experiência recente, a ANAC entende que sua aplicação às habilitações de tipo faria com que os pilotos permanecessem por períodos de tempo indefinidamente longos sem realizar os treinamentos de procedimentos normais e de emergência, o que levaria à perda da padronização operacional. A experiência prática, apesar de ser de grande valor, não substitui, mas sim complementa o treinamento periódico padronizado.

Contribuição nº 106

Colaborador: Adilson Morari Junior

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Não preenchido.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

O RBAC N61 deve ser alterado para que não seja obrigatório 200 horas em comanda para a CHT de Inva , como vem sendo analisado na emenda3 ,
Pois isso afetara diretamente o andamento na formação de Piloto , que atualmente para chegar em seus principais objetivos a pessoa passa pela instrução e conseqüente sobe na carreira como era o objetivo , e usando a instrução como seu acumulo de experiencia.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

E pensando pelo lado de melhoras na instrução , pode se concluir que não terá melhorias pois a essas horas serão conseguidas de formas que não será vantajosa para instrução.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 107

Colaborador: ROBERTO LEIPNITZ

Instituição: PMR TAXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Proficiência Linguística.

RBAC 61.10 e APENDICE A – Exame de Proficiência Linguística na Língua Inglesa.

Mudança na forma de definição da nota final do exame de Avaliação do Exame de Proficiência Linguística.

Esta proposta pretende envolver somente os tripulantes que estejam certificados para as aeronaves que exijam dois pilotos à bordo para sua operação normal e, quando da necessidade de realização de voos dentro da América do Sul.

Formalizo por meio deste a proposta que, a forma de elaboração da nota final do exame seja realizado por meio da soma de todos os resultados com posterior divisão pela constante 6 (seis), pelo motivo de que são utilizados seis pontos no processo de avaliação (Pronúncia / Estrutura / Vocabulário / Fluência / Compreensão / Interações).

Sugiro com isso que, seja instituído a nota 3+ (pré-operacional mais) para os candidatos que atinjam nível 4 em no mínimo três dos seis quesitos avaliados, definido pelo novo método de avaliação final, uma nota de 3,5 (três vírgula cinco).

Este profissional, consegue provar para os avaliadores e para o sistema que, possui conhecimentos em inglês e já está inserido dentro do sistema de avaliação de Proficiência Linguística.

Também poderá, mediante acordos bilaterais compor tripulação em voos dentro da América do Sul ou países que compõe o bloco do MERCOSUL, visto que, conforme a proposta, a aeronave específica requer a presença mínima de 02 (dois) tripulantes à bordo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Proficiência Linguística.

RBAC 61.10 e APENDICE A – Exame de Proficiência Linguística na Língua Inglesa.

Mudança na forma de definição da nota final do exame de Avaliação do Exame de Proficiência Linguística.

Esta proposta pretende envolver somente os tripulantes que estejam certificados para as aeronaves que exijam dois pilotos à bordo para sua operação normal e, quando da necessidade de realização de voos dentro da América do Sul.

Formalizo por meio deste a proposta que, a forma de elaboração da nota final do exame seja realizado por meio da soma de todos os resultados com posterior divisão pela constante 6 (seis), pelo motivo de que são utilizados seis pontos no processo de avaliação (Pronúncia / Estrutura / Vocabulário / Fluência / Compreensão / Interações).
Sugiro com isso que, seja instituído a nota 3+ (pré-operacional mais) para os candidatos que atinjam nível 4 em no mínimo três dos seis quesitos avaliados, definido pelo novo método de avaliação final, uma nota de 3,5 (três vírgula cinco).
Este profissional, consegue provar para os avaliadores e para o sistema que, possui conhecimentos em inglês e já está inserido dentro do sistema de avaliação de Proficiência Linguística.
Também poderá, mediante acordos bilaterais compor tripulação em voos dentro da América do Sul ou países que compõe o bloco do MERCOSUL, visto que, conforme a proposta, a aeronave específica requer a presença mínima de 02 (dois) tripulantes à bordo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A possibilidade de abertura do mercado para o voo de candidatos na função SIC – Segundo em Comando em aeronaves que obrigatoriamente exigem a presença de 02 (dois) tripulantes habilitados e certificados à bordo, estimulará em muito as contratações de profissionais mais experientes e que, por pertencerem a uma geração mais antiga, estão encontrando dificuldade na aprovação junto a avaliação de proficiência linguística.
Estas aeronaves receberiam liberação para voos dentro da América do Sul estando à bordo com 01 (um) piloto na função de PIC – Primeiro em Comando com ICAO mínimo de 4 (quatro) e 01 (um) piloto na função de SIC – Segundo em Comando com ICAO 3+ (três mais).
Atualmente esta restrição está efetivamente freando contratações de profissionais com larga experiência de voo e atividade aérea.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 108

Colaborador: ROBERTO LEIPNITZ

Instituição: PMR TAXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Sugestão de redução do número de horas totais exigidas em 61.195 (c) que, pela emenda atual, determina um mínimo de 12 (doze) horas de instrução de voo em avião classe multimotor para, **10 (dez) horas de instrução de voo** em avião classe multimotor.

Adição de um parágrafo, tornando pré-requisito mínimo para a concessão de habilitação classe multimotor que, o candidato possua a licença de Piloto Comercial.

Sugestão para suprimir o parágrafo de número 9 (nove), localizado em 61.195 (c) habilitação de classe multimotor terrestre (9), (d) habilitação de classe monomotor anfíbio e multimotor anfíbio (10), que, trata dos voos de navegação para a concessão de habilitação de classe, visto que este tipo de manobra ou desempenho de aptidão já é contemplado em **Requisitos de Instrução para Concessão da Licença de Piloto Privado 61.79:**

- 6179 (a)(1) avião (x);
- 61.79 (a)(2) helicóptero (viii);
- 61.79 (a)(3) aeronave de sustentação por potência (ix);
- 61.79 (a)(4) dirigível (x);

A mesma comprovação de experiência adquirida também é contemplada em **Requisitos de Experiência para Concessão da Licença de Piloto Privado 61.81:**

- 61.81 (a)(1) avião (C);
- 61.81 (a)(2) helicóptero (C);
- 61.81 (a)(3) aeronave de sustentação por potência (C);
- 61.81 (a)(4) dirigível (A);

Para o caso envolvendo Piloto Comercial, a mesma situação, sendo contemplada em **Requisitos de Instrução de Voo para a Concessão da Licença de Piloto Comercial - 61.99:**

- 61.99 (a) (1) avião (xi);
- 61.99 (a) (2) helicóptero (x);
- 61.99 (a) (3) aeronave de sustentação por potência (x);
- 61.99 (a) (4) dirigível (x);

A mesma comprovação de experiência adquirida também é contemplada em **Requisitos de Experiência para a Concessão da Licença de Piloto Comercial – 61.101:**

- 61.101 (a) (1) avião (B);
- 61.101 (a) (2) helicóptero (B);
- 61.101 (a) (3) aeronave de sustentação por potência (B);
- 61.101 (a) (4) dirigível (i) (B) (1).

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.195 – Concessão de Habilitação de Classe

(a)

(b)

(1)

(2)

(3)

(c) Instrução para a concessão da habilitação de classe multimotor terrestre: o solicitante deve ter realizado, no mínimo, **10 (dez) horas de instrução de voo** em avião classe multimotor que incluam, pelo menos, 2 (duas) horas de voo em avião do mesmo fabricante e modelo do avião a ser usado no exame de proficiência, tudo dentro do período de 6 (seis) meses precedentes à data desse exame.

Para a concessão da habilitação de classe multimotor terrestre ou multimotor anfíbio é obrigatório que o candidato possua a licença de Piloto Comercial.

A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos:

(1)

(2)

(3)

(4)

(5)

(6)

(7)

(8)

(9) “...**SUPRIMIR TODO O PARÁGRAFO ...**”

(10)

(d)

(1)

(2)

(3)

(4)

(5)

(6)

(7)

(8)

(9)

(10) “... **SUPRIMIR TODO O PARÁGRAFO ...**”

(11)

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O principal ponto que ampara esta proposta é o fato que, o candidato que requer a habilitação de classe multimotor já realizou treinamento em voos de navegação entre localidades, primeiro treinamento de Piloto Privado com navegação de 150 NM (milhas náuticas) e, no treinamento de Piloto Comercial com uma navegação de 300 NM (milhas náuticas).

O treinamento dos voos de navegação em pouco somará no contexto amplo, pelo fato que, como o próprio voo determina, caso seja treinado manobras como simulações de monomotor, o aluno (treinando) perde o foco de controle e gerenciamento do voo com os estimados, por redução de desempenho, por utilização da atenção para outros detalhes, gerando somente aumento de custos para o aluno (treinando) ou para seu responsável que está financiando o treinamento.

O treinamento para concessão de habilitação de classe multimotor deverá focar na parte de operação da aeronave envolvendo pousos e decolagens, aproximações com treinamento de pannes simuladas (condição monomotor), treinamento de pannes simuladas de perda de um dos motores durante a decolagem antes da V1 (Velocidade de Referência) e após a V1 (Velocidade de Referência).

Deverá também ser priorizado o treinamento de perda simulada de um dos motores em voo, com corte, embandeiramento, voo em linha reta horizontal monomotor, curvas em condição monomotor, gerenciamento de combustível, repartida e desembandeiramento do motor inoperante.

Com a adição do pré-requisito que o candidato já esteja checado Piloto Comercial, complementa o conjunto de experiência mínima de voo necessário para a transmissão e assimilação do treinamento específico requerido, tornando o número mínimo de horas para 10 (dez) horas o suficiente para encaminhamento para o voo de verificação.

As entidades formadoras e ministradoras de instrução podem readequar seus programas direcionando as instruções para o foco correto de manobras, deixando claro que o mínimo seriam as 10 (dez) horas e não o máximo, dependendo este, por clara proficiência do candidato.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 109

Colaborador: ROBERTO LEIPNITZ

Instituição: PMR TAXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Adequação na metodologia de obrigatoriedade de realização de treinamento periódico utilizando simulador para pilotos inseridos dentro de uma operação 135 (Taxi – Aéreo).

Sugestão vinculada à obrigatoriedade de realização de treinamento periódico (Recurrent Training) em equipamento (aeronave) que possua simulador aprovado.

Determinação de um mínimo de 50 horas de voo realizadas no equipamento em pauta no transcorrer de um ano onde, mediante informações coletadas do sistema DECERTA vinculadas ao Código ANAC de cada aviador, comprovaria esta experiência anual mínima requerida.

Substituição deste treinamento periódico em simulador por um voo de recheque na aeronave, devidamente documentado e requerido dentro do sistema (NRT / SAE / NEC).

Abrir a possibilidade de, conforme andamento da atividade aérea anual do aeronauta, este, será obrigado a realização do treinamento periódico em simulador ou não.

Esta proposta, abre a possibilidade de realização de treinamentos bianuais em simulador a partir da realização do treinamento inicial completo, vindo a realizar, obrigatoriamente, somente após dois anos sua reciclagem em simulador.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Subparte K – Habilitação de Tipo

61.211 Aplicabilidade

(a).....

61.613 Concessão de Habilitação de Tipo

(a)

(1)

(i)

(ii)

(2)

(i)

(ii)

(3)

(i)

(A)

(B)

(C)

(D)

(F)

(ii) O exame de proficiência **PARA CONCESSÃO DE HABILITAÇÃO INICIAL DE TIPO** deve ser realizado em simulador de voo nível C ou D, qualificado e aprovado pela ANAC, correspondente à habilitação de tipo requerida. Caso seja realizado em simulador classe C, o exame de proficiência para concessão de habilitação de tipo deve ser seguido de exame complementar em uma aeronave do modelo correspondente à habilitação requerida. (... Os exames de proficiência para revalidação ou requalificação de habilitação de tipo podem ser realizados integralmente em simulador de voo nível C ou D; e ...) **Item Suprimido e adicionado ao item (iv)**

(iii) A instrução de voo e o exame de proficiência podem ser realizados em aeronave somente se não houver provisão de simulador de voo aprovado e qualificado pela ANAC correspondente à habilitação de tipo requerida, em conformidade com o programa de treinamento do fabricante ou aprovado pela ANAC;

(iv) Os exames de proficiência para revalidação e requalificação de habilitação de tipo podem ser realizados integralmente em simulador de voo nível C ou D; e

(v) Para os operadores regidos pelo RBAC 135 (Taxi Aéreo) que comprovem atividade aérea do aeronauta de no mínimo 50 horas voadas dentro do período dos últimos 12 meses, devidamente registrado e vinculado à empresa, podem requerer a realização do exame de proficiência para revalidação e requalificação utilizando à aeronave TIPO da empresa, desde que:

- **Comprove o vínculo empregatício do funcionário com no mínimo 12 meses;**
- **Comprove a atividade aérea anual por meio dos estratos do sistema DECERTA;**
- **Apresente as cópias dos diários de bordo envolvido em concordância com as datas apresentadas;**
- **Proceda o referido pedido via sistema SISHAB (NRT / SAE / NEC).**

61.215 Revalidação e requalificação de habilitação de tipo

(a)

(1)

(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com **OS PARÁGRAFOS 61.213 (a)(3)(i), 61.213 (a)(3)(ii), 61.213 (a)(3)(iii), 61.213 (a)(3)(iv) e 61.213 (a)(3)(v)** deste Regulamento.

(b)

(c) Para pilotos empregados em empresas aéreas a revalidação da habilitação de tipo deve ser feita nos termos do RBAC 121 ou 135, como aplicável, **em consonância ao previsto neste regulamento.**

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A justificativa para presente proposta se prende aos seguintes pontos:

- 1º: Geração de Emprego e Proximidade da Regulamentação:

O Empregador ao possuir a clareza de que, para o profissional contratado hoje, haverá um investimento médio de R\$ 95.000,00 (noventa e cinco mil reais)(*) com possibilidade de diluição deste custo repassado para 24 meses, ao contrário que, pela concepção atual, este custo é diluído em 12 meses, até a data base de realização do treinamento periódico com custo médio de R\$ 50.000,00 (cinquenta mil reais);

A possibilidade de realização do voo de recheque anual (Revalidação de CHT TIPO / IFR) na aeronave, reduz os custos pelo simples fato de que, um voo de recheque com duração mínima de 00:40 (quarenta minutos) à 01:00 (uma hora) atinge o valor entre R\$ 5.000,00 (cinco mil reais) à R\$ 8.000,00 (oito mil reais) (**), facilitando o agendamento, realização e o rápido retorno à atividade do tripulante, sem afastá-lo da escala de voo.

Com a possibilidade de custos menores para a contratação, ou seja, um período maior para a diluição dos investimentos, haverá, no setor de Taxi Aéreo o estímulo a contratação de mais profissionais, facilitando o gerenciamento de atividade do aeronauta, com escalas mais dignas e próximas a regulamentação profissional.

- 2º: Segurança de Investimento do Empregador:

Infelizmente todas as contratações realizadas para o desempenho de função técnica à bordo de aeronaves no Brasil não abrem possibilidade a nenhum tipo de garantia pelo aporte financeiro realizado.

A única garantia que o aeronauta X ou Y permanecerá na empresa é, e sempre será, em valores de confiança e honrabilidade.

Com a proposta de realização do primeiro recheque do aeronauta ou voo de avaliação para revalidação de habilitação, fazendo uso da aeronave após um ano efetivo de operação, suaviza no caso de uma saída da empresa, os reais custos investidos.

Conforme mencionado no 1º ponto, a diluição do custo médio mensal de investimento em treinamento obrigatório e referenciado para 24 meses com valor fixo, abre a possibilidade de uma economia em torno de 32% à menos que no caso atual, com treinamento inicial e periódico sendo realizado obrigatoriamente em simulador, com os adicionais identificados nas observações (**).

- 3º: Disponibilidade Integral do Aeronauta e da Aeronave:

Pelo fato da realização do voo de verificação poder ser realizado mediante agendamento prévio, vindo a ocorrer em 01 (um) dia apenas em local definido e agendado permite, uma disponibilidade total do aeronauta e da aeronave.

Esta disponibilidade integral reduz os custos agregados de uma maneira significativa podendo, no mesmo dia, caso a habilitação não esteja vencida, do mesmo aeronauta voltar a atividade de voo junto ao seu empregador, logo após terminado o voo de verificação, e as atividades previstas de documentação e debriefing realizado pelo INSPAC alocado para a missão.

Esta atividade, já acompanhada em outras operações de recheque, envolvendo o próprio Cessna Citation C 560 XLS+ apresenta uma duração máxima de três horas, com briefing, voo e debriefing.

Da mesma forma, no caso de CHT vencida pelo período provisório de 90 dias até do retorno efetivo de aprovação e do aceite do processo envolvido pela ANAC.

- 4º Economia e Planejamento:

Todo o estímulo à economia neste caso em nada diminui a segurança operacional e a segurança de voo, muito pelo contrário.

Todo o empresário proprietário de empresa de taxi aéreo com fluxo de atividade aérea, conforme sugerido com no mínimo 50 horas de voo por ano, poderá realizar o primeiro voo de verificação de proficiência para revalidação das habilitações tipo de seus funcionários na aeronave, se desta maneira desejar.

Os outros tópicos apontam de forma global a economia e o estímulo ao planejamento de tudo que envolve a operação, podendo este empresário, utilizar menos da metade dos custos com deslocamento, permanência, treinamento e diárias regulamentares, direcionando estes valores para outros tipos de treinamento tão importante quanto, por exemplo, CRM, TAI – Tráfego Aéreo Internacional e tantos outros que agregam valor aos funcionários técnicos.

Para uma empresa com no mínimo 04 (quatro) tripulantes certificados em aeronave TIPO que necessitem realizar seus treinamentos periódicos anuais (recurrent) obrigatoriamente fora do país, acarreta como um valor básico de R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais).

Este valor pode, no caso de realização de recheque com uso da aeronave, se tornar algo em torno de R\$ 32.000,00 (trinta e dois mil reais), ou seja, quatro voos médios de 01:00 hora para cada tripulante, valor este próximo de 6,25 vezes à menos ou, R\$ 168.000,00 (cento e sessenta e oito mil reais) ao ano, podendo ser revertido para outros tipos de treinamento, estimulando ainda mais a segurança operacional.

No segmento as referências utilizadas como fonte para os cálculos.

OBSERVAÇÕES:

(*) Valor definido para um treinamento inicial completo para um aeronauta, envolvendo deslocamento (ida e volta), valor aproximado de 2.500,00 (dois mil e quinhentos dólares), permanência em hotel com total de 19 (dezenove) diárias, valor aproximado de US\$ 2.000,00 (dois mil dólares), um total de 21 (vinte e uma) diárias internacionais na média de US\$ 100,00 (cem dólares por diária) totalizando US\$ 2.100,00 (dois mil e cem dólares) e mais o custo do treinamento na Flight Safety International na ordem de US\$ 35.000,00 (trinta e cinco mil dólares) para o treinamento inicial (INITIAL) e para o treinamento periódico (RECURRENT) com valor na ordem de US\$ 18.500,00 (dezoito mil e quinhentos dólares).

(**) Valor médio indexado a aeronave Cessna Citation C 560 XLS+ envolvendo somente combustível utilizável com média de 1.700 lbs (libras) / 1.020 lts (litros) para a primeira hora de voo

FONTES:

TAM Executiva – Representante Flight Safety International

AFM Cessna Citation C 560 XLS+ - Cessna Aircraft Company

SOP – Standard Operational Procedures Cessna Citation XLS+ - PMR Taxi Aéreo e Man. Aeron. S.A.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Foi incluída, no texto final da proposta, exceção (61.215(b)) que esclarece que os treinamentos inicial e periódico realizados por pilotos de empresas de transporte aéreo público devem ser conduzidos de acordo com o previsto nos RBAC 121 e 135. Assim, os requisitos de treinamento em CTAC para concessão e revalidação, constantes do RBAC 61, não se aplicam aos pilotos dessas empresas, que podem continuar a realizar o programa de treinamento aprovado da empresa.

Contribuição nº 110

Colaborador: ROBERTO LEIPNITZ

Instituição: PMR TAXI AÉREO E MANUTENÇÃO AERONÁUTICA S.A.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

A proposta aqui apresentada requer a possibilidade de ser considerada a instrução ministrada para a licença de PCH – Piloto Comercial de Helicóptero sem a obrigatoriedade das horas de voo por instrumentos, identificadas em 61.101 (a)(2)(C), a partir de 22/06/2014.

Sugestão para, ser considerado o tipo de equipamento que o piloto pretende operar, se homologado por instrumentos (IFRH) ou homologado somente para operação visual (VFRH), abrindo a possibilidade perante interesse profissional do piloto para, realizar o treinamento completo, recebendo sua credencial / habilitação livre de restrições ou, com restrições, estando apenas autorizado a realizar voo VFRH (operação visual para helicópteros).

A presente sugestão, adiciona texto ao parágrafo 61.101 (a)(2)(C) identificando o detalhe do treinamento completo, ficando sem restrições operacionais (IFRH e VFRH) e, da mesma forma, adiciona novo parágrafo, identificado por 61.101 (a)(2)(D), detalhando sobre as restrições, para o piloto que não optar por receber a instrução de voo por instrumentos em helicóptero.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.101 Requisitos de experiência para concessão da licença de piloto comercial

(a) ...

(1) categoria avião:

(i) ...

(A) ...

(B) ...

(C) ...

(D) ...

(ii) ...

(A) ...

(B) ...

(C) ...

(D) ...

(2) categoria helicóptero:

(i) ...

(A) ...

(B) ...

(C) a partir de 22/06/14, 10 (dez) horas de instrução de voo por instrumentos, das quais no máximo 5 (cinco) horas podem ser substituídas por instrução realizada em FSTD aprovado pela ANAC, **para que o piloto pós treinamento, possa realizar o voo de verificação de proficiência sem restrições para a operação por instrumentos (IFRH);**

(D) para pilotos que não realizarem o treinamento de voo por instrumentos, identificado em RBAC 61.101 (a)(2)(C) em equipamento homologado, no voo de verificação de proficiência, posterior a aprovação, receberão suas licenças com restrições a operações somente em condições visuais (VFRH), estando imedidos de voar por instrumentos (IFRH).

(E) 5 (cinco) horas de voo noturno em que sejam realizadas 5 (cinco) decolagens e 5 (cinco) aterrizações como piloto em comando; e

(ii) ...

ATT: Demais parágrafos e destaques sem sugestões.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A justificativa para o presente ponto aqui sugerido, se ampara no fato que, a grande maioria das aeronaves de asa rotativa (helicóptero), quase que 80 % (oitenta por cento) da frota brasileira opera somente em condições visuais VFR por serem monomotores ou monoturbina e, também, por não possuírem equipamentos e instrumentos homologados à bordo.

O custo agregado por cada hora de voo para esta operação eleva o valor final em quase 250 % (duzentos e cinquenta por cento) do valor básico da hora de instrução para helicópteros que por ventura, sob autorização especial direcionada para uso em instrução de voo, e, se for considerado, uma hora de voo de um helicóptero biturbina homologado por instrumentos, poderemos chegar à R\$

<p>3.000,00 (três mil reais) por hora.</p> <p>A opção por parte do piloto (aluno) em instrução deve determinar o foco de seu treinamento ou, o mesmo, com vistas em um equipamento (helicóptero) mais específico poderá determinar o local ou escola que possa fornecer a instrução completa, não deixando restrições operacionais.</p> <p>Como todos os helicópteros são identificados como (TIPO) desde os mais simples de instrução R22 Robinson até os de maior capacidade como os que operam em atividade Offshore como os Westland Agusta, Sikorski e Eurocopter, todos requerem curso específico e treinamento mínimo previsto.</p> <p>Com esta justificativa, venho requerer a consideração das ponderações apresentadas que caso sejam acatadas, também favorecerão as contratações de pilotos formados com os referidos ground school de equipamentos como os tão populares AS 350 Esquilo, tão utilizados por vários segmentos de atividade empresarial e em taxis aéreos.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.</p>

Contribuição nº 111
Colaborador: Mario Celio Cristiano Gomes Junior
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
<p>a) Retirada da necessidade de curso teórico para as licenças de piloto privado (PPR e PPH), piloto de linha aérea (PLA e PLH), piloto de planador (PPL) e piloto de balão(PBL), como pré-requisito para a realização da prova teórica. O curso teórico continuará sendo exigido para pilotos comerciais de aeronaves;b) Eliminação da experiência mínima de 200 horas como piloto em comando para a concessão de habilitação de instrutor de voo (INVA)</p>
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>Para realização de prova teórica para as licenças de PPR e PPH, PLA e PLH, PPL e PBL não é necessário ter curso teórico obrigatório, mas uma preparação em cursos pode ser feita.</p> <p>Eliminação da experiência mínima de 200 horas como piloto em comando para a concessão de habilitação de INVA.</p>
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>Para o primeiro ponto, justifico pelo motivo de haver uma redução na formação de novos pilotos privados principalmente, tendo em vista que dificultando a formação que já é muito difícil, teremos falta de profissionais num futuro muito próximo. Após a formação inicial, as habilitações para Pilotos Comerciais, podem ter cursos obrigatórios.</p> <p>A eliminação da experiência mínima de 200 horas como piloto em comando para concessão de habilitação de INVA, evitará a falta de instrutores nas escolas de aviação e nos aeroclubes.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre e das 200 horas em comando para a habilitação de instrutor foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.</p>

Contribuição nº 112
Colaborador: Walter William Cox Junior
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
<p>Prezados,</p> <p>Como contribuição aqui seguem as ALTERAÇÕES que julgo serem necessarias:</p> <p>As propostas sugerem as seguintes alterações em requisitos do RBAC 61:</p> <p>a) Retirada da necessidade de curso teórico para as licenças de piloto privado (PPR e PPH), piloto de linha aérea (PLA e PLH), piloto de planador (PPL) e piloto de balão(PBL), como pré-requisito para a realização da prova teórica. O curso teórico continuará sendo exigido para pilotos comerciais de aeronaves;</p> <p>ALTERAÇÃO</p> <p>Desde que o INSPETOR seja orientado a exigir durante o exame pratico os conhecimentos necessarios. Padrao FAA, na execução do CHECK RIDE existe a principio um TWO HOURS ORAL CHECK, durante o qual exaustivamente sao testados os conhecimentos do checando. Caso nao seja dessa forma a maioria sera de nivel baixo nos conhecimentos teoricos necessaios ao desempenho da função.</p> <p>b) Eliminação da experiência mínima de 200 horas como piloto em comando para a concessão de habilitação de instrutor de voo</p>

(INVA);

ALTERAÇÃO

Este total pode ser perfeitamente baixado para 100 horas, porem devem ser exigidas pelo menos um minimo para que o candidato a INSTRUTOR possua um minimo de experiencia para tirar a aeronave de uma condição perigosa quando seu aluno assim a colocar.

Nao se pode esquecer que o INVA ira tratar com principiantes de aviação..

c) Estabelecimento de novos requisitos para a concessão da habilitação de tipo, na qual se pretende definir por programa de treinamento aprovado ou reconhecido pela ANAC, ficando a exigência de simulador a ser definida para cada tipo de aeronave.

ALTERAÇÃO

A exigencia da utilização de simuladores deve estar ligada a complexidade de operação da aernave. Uma aeronave de alta performance, digital e com nivel alto de seguança, deve fundamentalmente ser exigido o reinamnto emsimuladores.

Porque ? Uma aeronave nessas condições passa centenas de horas sem que ocorra nenhuma pane, e quando ela acontece o piloto ou pilotos tem que estar suficientemente treinados para operar com segurança efetuando todas as manobras necessarias ao resta elecimento das condições de normalidade de voo.

Quais aeronaves ? Deverao ser definidas atraves de um criterio tecnico com operadores e Inspetores envolvidos.

d) A sessão 61.141, que já vigora desde 22 de junho de 2012 e especifica o número mínimo de horas de voos para a concessão de habilitação para pilotos de linha aérea e helicóptero (PLA e PLH), também poderá ser alterada pela Emenda, na qual está sendo proposto um total de 250 (duzentas e cinquenta) horas de voo em comando, como uma das alternativas para comprovação de experiência para a obtenção da licença de piloto de linha aérea; e

ALTERAÇÃO

O minimo de horas em comando para a licença de Piloto de Linha Aerea pode simplesmente ser muito menor. Talvez o minimo exigido para a obtenção de Piloto Comercial sejam suficientes.

Porque ? O PLA e um piloto, como o nome diz, de Linha Aerea, ou seja, pilota aeronaves de Linha Aerea.O que acontece hoje e que depois das horas minimas de copiloto, a empresa precisa para promover um elemento que ele va voar num aeroclube essas 250 em aeronaves monomotoras !!! Que experiencia ele estara agregando ao seu curriculo ?

e) A exclusão da obrigatoriedade da habilitação de “acrobacia” para realizar manobras acrobáticas, sendo que, para realizar este tipo de voo o piloto ainda precisará ter no mínimo licença de piloto privado e habilitação para categoria e classe da aeronave a ser utilizada, experiência no modelo da aeronave e outras possíveis exigências não correlacionadas a um registro na Carteira de Habilitação Técnica (CHT).

ALTERAÇÃO

Acho que se um piloto deseja efetuar manobras acrobaticas, ele necessita estar devidamente habilitado a tal. Impossivel e profundamente perigoso permitir a um piloto operar uma aeronave e efetuar acrobacias sem a necessaria experiencia e habilitação. Ele podera se acidenttar sozinho, porem em terra eistirao pessoas e propriedades que serao atingidas.

Atenciosamente,

Walter William Cox Junior

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

a e b) Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre e das 200 horas em comando para a habilitação de instrutor de voo foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

c) A realização do treinamento em CTAC será mantida para todas as aeronaves tipo para se garantir que pilotos mantenham um alto nível de proficiência no equipamento que operam.

d) Referente à Seção 61.141:

Contribuição não aproveitada. A Agência optou por harmonizar o mínimo de horas em comando para PLA ao 2.6.3.1 do Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional.

e) Referente à exclusão da Subparte Q:

A ANAC entendeu que se trata de uma atividade aerodesportiva em que não há assimetria de informação por parte dos participantes e baixo risco de externalidades devido ao fato de essas atividades serem executadas em áreas reservadas para tal e longe de pessoas desavisadas. Dessa forma entendeu-se por bem não regular a qualificação dos pilotos de acrobacia por meio de emissão de habilitação específica. No entanto, os requisitos para as operações de acrobacia continuarão em vigor na Seção 91.303 do RBHA 91, na IAC 91-1001, ou nas disposições correspondentes que virem a substituí-los.

Contribuição nº 113
Colaborador: Rubens Nanartonis
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.25 Validade do CMA item 5
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
exclusão do item 5
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O item 5 refere-se a validade do CMA para piloto-aluno limitando a 12 meses, sem considerar licença pretendida ou idade do candidato, criando conflito de informação com o RBAC 67, que não traz nenhuma informação sobre CMA piloto aluno. A validade do CMA para piloto aluno seria a mesma da categoria a que se pretende a licença, simplificando o entendimento.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 114
Colaborador: Mario Antonio Ettiopi
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
b) Eliminação da experiência mínima de 200 horas como piloto em comando para a concessão de habilitação de instrutor de voo (INVA);
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
DEVE-SE exigir experiência MINIMA COMPROVADA de 200 Horas de voo para obtenção de habilitação de INVA
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A formação de pilotos hoje no Brasil está a cargo de instrutores mal preparados e formados nos âmbitos pessoal e profissional. A simples prerrogativa de INSTRUTOR DE VOO da direito ao referido se achar o dono da verdade e repassar técnicas de voo totalmente incabíveis. Como exemplo, vejo instrutores dizendo à alunos que não se deve usar o Compensador em pousos ou decolagens. Já VI também instrutor dizendo que o pouso deve ser feito com o Compensador todo Cabrado. COMO PESSOAS que, não sabem nem a sí próprias podem “ensinar” outros a voar? Digo ainda q essas 200 horas deveriam ser voadas sob o regimento de um RBAC 121 ou 135 por que assim o candidato a INVA adquire um nível de profissionalismo condizente á função. Assim todos Ganham: Alunos obtem um melhor treinamento, Instrutores serão mais valorizados e a aviação terá mais aviadores competentes do que tem hoje.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 115
Colaborador: Mario Antonio Ettiopi
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
) Retirada da necessidade de curso teórico para as licenças de piloto privado (PPR e PPH), piloto de linha aérea (PLA e PLH), piloto de planador (PPL) e piloto de balão(PBL), como pré-requisito para a realização da prova teórica. O curso teórico continuará sendo exigido para pilotos comerciais de aeronaves;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
) Deve haver a necessidade de curso teórico para as licenças de piloto privado (PPR e PPH), piloto de linha aérea (PLA e PLH), piloto de planador (PPL) e piloto de balão(PBL), como pré-requisito para a realização da prova teórica. O curso teórico continuará sendo exigido para pilotos comerciais de aeronaves;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O Baixo nível de comprometimento dos pilotos já se inicia no PP. O candidato simplesmente não estuda e não tem o compromisso de estudar e aprender os detalhes referentes ao seu avião, a dinâmica do voo, a meteorologia e etc. Todos esses itens são desconsiderados e deixados de lado pela ânsia de voar. Anseio esse que não dura pra sempre. Amanha, quando esse profissional tiver o compromisso de voar um equipamento mais complexo não terá a doutrina de estudo ou até mesmo a base do conhecimento que seria pretendido a um candidato com as credenciais de um Piloto de Linha Aérea. Hoje, o que mais se vê nos cursos é o Aluno decorando o famoso livro de questões da ANAC. Não há o Comprometimento em Aprender mas sim em decorar.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 116

Colaborador: Rafael Oliveira Potenza

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador

(a) O candidato a uma licença de piloto de planador deve ter sido aprovado em exame teórico aplicado pela ANAC para concessão de licença de piloto de planador.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.157 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de planador

(a) O candidato a uma licença de piloto de planador (PPL) NÃO tem a obrigatoriedade de realizar o curso teórico de PPL (Piloto de Planador) em escola homologada para realização do exame teórico da ANAC. Comprovando seu conhecimento na aprovação do exame teórico.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Acredito que o exame teórico seja o filtro que a aviação precisa, caso o candidato seja aprovado, o mesmo está comprovando seu conhecimento, não sendo necessário realizar o curso em escola homologada.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 117

Colaborador: CARLOS ALFREDO BARRETO DE SÁ

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Renovação/Revalidação da habilitação de tipo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.213 e 61.215 – Vide proposta apresentada pelo Grupo de Trabalho.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

1- A proposta do RBAC 61 apresentada pelo Grupo de Trabalho referente a Subparte K –Habilitação de Tipo foi modificada, conforme consta na Minuta de Resolução, criando a necessidade de se **implementar requisitos em uma IS**.

2- Em face desta modificação, existe um vácuo regulatório no atual RBAC 61, pois na seção 61.215 (a)(2) consta: “ ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213(a)(3) deste Regulamento”.

Na atual redação da seção 61.213(a)(3) (constante na Minuta de Resolução) consta: “61.213 Concessão de habilitação de tipo

(a)

(3) **treinamento de voo:**

Portanto não aplicável.

3- Os requisitos da seção 61.215 Renovação e revalidação de habilitação de tipo constantes da proposta do RBAC 61 apresentada pelo Grupo de Trabalho não foi incluída na Minuta

(altera os critérios e requisitos para a renovação e revalidação de habilitação de tipo) e estava em conformidade com a seção 61.213, inclusive no tocante a tabela constante do Apêndice D – RENOVAÇÃO E REVALIDAÇÃO DA HABILITAÇÃO DE TIPO.

4- Na seção 61.215(b) consta:
(b) **Após decorridos 6 (seis) meses**, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de tipo não poderá mais solicitar sua revalidação, devendo, neste caso, ser efetuada uma requalificação. A requalificação consiste em **uma nova demonstração**, por parte do candidato, do cumprimento dos **requisitos de conhecimentos teóricos, instrução de voo e proficiência para concessão da habilitação de tipo pertinente**.

Tais requisitos e o período citado (após 6 meses da validade) são **totalmente desnecessários** (vide os requisitos adotados pela F.A.A. e EASA, que são demonstrados nos programas de treinamento das aeronaves) e geram um **alto custo** para o operador/piloto.

5- Portanto, sugiro que seja mantida a Subparte K – Habilitação de Tipo conforme consta na proposta apresentada pelo Grupo de Trabalho.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aproveitada. A “requalificação” prevista em 61.215 foi eliminada já que não há necessidade técnica ou requisito similar em outras autoridades de aviação civil que preveja a realização integral do treinamento inicial após 6 meses de vencimento da habilitação.

Contribuição nº 118

Colaborador: **Guilherme Petermann Benedicto**

Instituição: **estudante**

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

- Retirada da necessidade de curso teórico para as licenças de piloto privado (PPR e PPH), piloto de linha aérea (PLA e PLH), piloto de planador (PPL) e piloto de balão (PBL), como pré-requisito para a realização da prova teórica. O curso teórico continuará sendo exigido para pilotos comerciais de aeronaves;
- Eliminação da experiência mínima de 200 horas como piloto em comando para a concessão de habilitação de instrutor de voo (INVA);

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não preenchido.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Creio que desta maneira a minuta tenha ficado justa, sendo dispensado o curso teórico de PPAV, PPH e PLA. Pois os pilotos que ingressam subsequentemente irão se especializar através de outros cursos sejam eles de PC, cursos superiores e entre outros. Já para o caso de PLA o piloto já terá uma bagagem suficientemente boa para a prova, não tendo motivos de ter que voltar a fazer um curso homologado.

Em relação as horas em comando ter tido um significativo aumento para tornar-se um INVA seria algo impactante para o momento em que a aviação civil está passando no Brasil com poucos investimentos, e que acarretaria um aumento na hora de vôo, fechamento em aeroclubes entre outras conseqüências a curto e médio prazo. Mas em longo prazo a profissão de instrutor se consolidaria, fortalecendo e melhorando a formação dos nossos pilotos, a grande questão seria, porque 200 horas?

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre e das 200 horas em comando para a habilitação de instrutor de voo foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 119

Colaborador: **Sasha Ramon**

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Adicionar um novo parágrafo alegando que co-pilotos que estão sob RBAC 121, contem como experiência de horas em comando 20% ou 25% de cada hora de voo voada.

Ex: pra cada uma hora voada sob RBAC 121, 20 minutos ou 25 minutos dessas horas sejam contadas como hora em comando. Isso ao final de um ano de voo, numa media de 50 horas mes, ele poderá acumular um total de 120 horas ou 150 horas em comando. Isso somente para a obtenção da licença de PLA.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

- O piloto que esta sob o RBAC 121 podera contar como experiência para horas em comando, 25% de cada hora voada no equipamento que obtem a qualificação. Somente para a obtenção da licença de PLA.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Devido a realidade da aviação mundial estar totalmente diferente dos tempos antepassados, o que estou sugerindo faz sentido. Um

aluno de aeroclube que consegue entrar numa companhia aérea, ele acumulou no mínimo 150 horas de voo. Dessas horas, (quase) 100 horas em comando, se for seguir o programa de formação do órgão regulador. No caso, um aluno como este, não tem como seguir acumulando horas em comando enquanto está a serviço da companhia aérea. Como ele conseguira acumular o total necessário para a obtenção da licença?
O co-piloto das companhias aéreas hoje estão estagnados. Não podem procurar “coisas” melhores, devido a restrição que o órgão regulador impôs para a obtenção da licença. Muitas cias exigem que o profissional tenha o PLA, para poder ingressar numa nova empresa.
Acho que o profissional que está na posição de co-piloto nas cias, ele entende muito mais da filosofia do voo de linha aérea, que outro profissional que obteve a licença de PLA, seguindo os mínimos anteriores a estes sugeridos a modificação e que não esteja sob o RBAC 121. Afinal, a licença não é LINHA AEREA?
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aproveitada. A Agência neste caso optou por observar os padrões estabelecidos pelo Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional.

Contribuição nº 120
Colaborador: Thiago Bora
Instituição: Aerocon Escola de Aviação Civil
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.233(a)(5)(iii)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Nenhum
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Concordo com a alteração proposta na minuta, visto que a antiga regra tornaria inviável a formação de um INVA e INVH.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 121
Colaborador: Andreia Hasbini
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Boa Noite, gostaria de dar minha opinião sobre as normas, sou a favor delas voltarem como eram antes, PP sem curso obrigatório, e o invah sem essas 200 horas ! então eu voto a favor do curso teórico so ser exigido a Piloto Comercial, e Piloto Privado sem precisar, e o lvah sem as 200 horas ! Grata Andreia Hasbini
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre e das 200 horas em comando para a habilitação de instrutor de voo foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 122
Colaborador: Douglas Luiz Mendes Severino; Renilton Alves dos Reis; Romulo Moreira Lambertucci; Gustavo Bonifácio Rodrigues; Aparecido Roberto Claudiano
Instituição: não preenchido; OAMIG – Ordem dos Aviadores de MG; particular; Piloto; particular
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
(ii) O programa de treinamento de solo deverá ser conduzido em um Centro de Treinamento de Aviação Civil (CTAC) , nas seguintes condições: (A) O CTAC deve estar certificado ou validado pela ANAC;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(ii) O programa de treinamento de solo deverá ser conduzido por uma entidade homologada ou autorizada pela ANAC, regidos

pelo RBHA 141 e 142 , nas seguintes condições: (A) A entidade homologada ou autorizada pela ANAC, regidos pelo RBHA 141 e 142 , deve estar certificado ou validado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Alterar <u>todos</u> os itens ditos como Centro de Treinamento da Aviação Civil (CTAC) para entidade homologada ou autorizada pela ANAC, regidos pelo RBHA 141 e 142 , pois no Centro de Treinamento de Aviação Civil (RBHA 142) é exigido <u>simulador de voo</u> ou <u>aeronave de instrução</u> para cada equipamento Tipo que o piloto deseja adquirir. O valor a pagar em instrução em uma aeronave em um CTAC será absurdamente elevado, fugindo totalmente das propostas para se adequar às realidades brasileiras.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente aproveitada. Foi incluída a possibilidade de treinamento em instituições certificadas sob o RBHA/RBAC 141 para os helicópteros monomotores, por serem aeronaves já utilizadas por essas instituições para as instruções de PPH e PCH.

Contribuição nº 123
Colaborador: Alexandre Wolf Jannini
Instituição: Delta Escola de Aviação
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
(ii) O programa de treinamento de solo deverá ser conduzido em um Centro de Treinamento de Aviação Civil (CTAC) , nas seguintes condições: (A) O CTAC deve estar certificado ou validado pela ANAC;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(ii) O programa de treinamento de solo deverá ser conduzido por uma entidade homologada ou autorizada pela ANAC, regidos pelo RBHA 141 e 142 , nas seguintes condições: (A) A entidade homologada ou autorizada pela ANAC, regidos pelo RBHA 141 e 142 , deve estar certificado ou validado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Alterar <u>todos</u> os itens ditos como Centro de Treinamento da Aviação Civil (CTAC) para entidade homologada ou autorizada pela ANAC, regidos pelo RBHA 141 e 142 , pois no Centro de Treinamento de Aviação Civil (RBHA 142) é exigido <u>simulador de voo</u> ou <u>aeronave de instrução</u> para cada equipamento Tipo que o piloto deseja adquirir. O valor a pagar em instrução em uma aeronave em um CTAC será absurdamente elevado, fugindo totalmente das propostas para se adequar às realidades brasileiras. Quanto à exigência de simuladores de voo, cumpre esclarecer que: se tal medida não for imediatamente revista, fará com que os pilotos necessitem passar pelos treinamentos exigidos pela ANAC forçosamente no exterior, o que inviabiliza a aplicabilidade da medida, uma vez que não pode esta Agência exigir que um piloto brasileiro, com habilitação brasileira, operando no Brasil aeronave brasileira, seja obrigado a ir ao exterior para cumprir uma exigência da autoridade aeronáutica brasileira. Caso um piloto não possa ir ao exterior, por qualquer razão que seja (financeira, falta de obtenção de visto, etc.), como fará ele para ter sua habilitação revalidada? Ele terá que ficar sem exercer suas funções? Sem trabalhar? Isto não parece correto! Tal disposição fere a legislação pátria e poderá, caso não seja revista, acarretar em uma “enxurrada” de ações judiciais que em nada beneficiarão nenhum dos elos da aviação civil, nem a ANAC nem os pilotos.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente aproveitada. Foi incluída a possibilidade de treinamento em instituições certificadas sob o RBHA/RBAC 141 para os helicópteros monomotores, por serem aeronaves já utilizadas por essas instituições para as instruções de PPH e PCH. Apesar de a medida trazer impactos no curto prazo, a ANAC entende que os benefícios à aviação brasileira serão compensadores, especialmente na aviação geral, já que os pilotos irão incorporar a elevada padronização operacional e os conhecimentos técnicos com os quais terão contato nos CTAC. Além disso, a expectativa é de que o mercado de treinamento se ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior.

Contribuição nº 124
Colaborador: JULIANO YOSHITO SONO
Instituição: EWM Aviation Ground School
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
(ii) O programa de treinamento de solo deverá ser conduzido em um Centro de Treinamento de Aviação Civil (CTAC) , nas seguintes condições: (A) O CTAC deve estar certificado ou validado pela ANAC;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(ii) O programa de treinamento de solo deverá ser conduzido por uma entidade homologada ou autorizada pela ANAC, regidos pelo RBHA 141 e 142 , nas seguintes condições:

(A) A entidade homologada ou autorizada pela ANAC, regidos pelo RBHA 141 e 142, deve estar certificado ou validado pela ANAC;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Alterar todos os itens ditos como **Centro de Treinamento da Aviação Civil (CTAC)** para **entidade homologada ou autorizada pela ANAC, regidos pelo RBHA 141 e 142**, pois para a homologação de um Centro de Treinamento de Aviação Civil (RBHA 142) é exigido simulador de voo ou aeronave para instrução de cada equipamento Tipo que o piloto deseja adquirir.

Para entidade de ensino, o custo para obter um simulador ou aeronave para cada Tipo é bastante elevado e valor a ser pago pelo piloto em um CTAC para instrução em uma aeronave Tipo foge totalmente das propostas para se adequar às realidades brasileiras.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente aproveitada. Foi incluída a possibilidade de treinamento em instituições certificadas sob o RBHA/RBAC 141 para os helicópteros monomotores, por serem aeronaves já utilizadas por essas instituições para as instruções de PPH e PCH.

Contribuição nº 125

Colaborador: Michel N. Maxta

Instituição: PLA

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

(ii) O programa de treinamento de solo deverá ser conduzido em um **Centro de Treinamento de Aviação Civil (CTAC)**, nas seguintes condições:

(A) O **CTAC** deve estar certificado ou validado pela ANAC;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(ii) O programa de treinamento de solo (ground school) deverá ser conduzido por **uma entidade homologada ou autorizada pela ANAC, regidos pelo RBHA 141 e 142**, nas seguintes condições:

(A) A **entidade homologada ou autorizada pela ANAC, regidos pelo RBHA 141 e 142**, deve estar certificado ou validado pela ANAC;

(B) Cheque/recheques em aeronaves,

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Alterar todos os itens ditos como **Centro de Treinamento da Aviação Civil (CTAC)** para **entidade homologada ou autorizada pela ANAC, regidos pelo RBHA 141 e 142**, pois no Centro de Treinamento de Aviação Civil (RBHA 142) é exigido simulador de voo ou aeronave de instrução para cada equipamento Tipo que o piloto deseja adquirir. O valor a pagar em instrução em uma aeronave em um CTAC será absurdamente elevado, fugindo totalmente das propostas para se adequar às realidades brasileiras. Sugerindo inclusive que os cheques/recheques possam continuar a serem efetuados também nas aeronaves as quais os candidatos se propõe, pelo mesmo motivo de custo excessivo dos simuladores, pois na maioria não estão disponíveis em território nacional.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente aproveitada. Foi incluída a possibilidade de treinamento em instituições certificadas sob o RBHA/RBAC 141 para os helicópteros monomotores, por serem aeronaves já utilizadas por essas instituições para as instruções de PPH e PCH.

Contribuição nº 126

Colaborador: ANDERSON TADEU COSTA PESSOA

Instituição: PARTICULAR

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

O programa de treinamento de solo deverá ser conduzido em um Centro de Treinamento de Aviação Civil (CTAC), nas seguintes condições:

(A) O CTAC deve estar certificado ou validado pela ANAC;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

O programa de treinamento de solo deverá ser conduzido por uma entidade homologada ou autorizada pela ANAC, regidos pelo RBHA 141 e 142, nas seguintes condições:

(A) A entidade homologada ou autorizada pela ANAC, regidos pelo RBHA 141 e 142, deve estar certificada ou validada pela ANAC;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Alterar os itens ditos como Centro de Treinamento da Aviação Civil (CTAC) para entidade homologada ou autorizada pela ANAC, regidos pelo RBHA 141 e 142, pois para a homologação de um Centro de Treinamento de Aviação Civil (RBHA 142) é exigido simulador de voo ou aeronave para instrução de cada equipamento Tipo que o piloto deseja adquirir. Para o aviador e para as empresas que operam RBAC 91 esta medida será uma tragédia. Pois além de elevar o nível de custo sensivelmente determina a exclusão de uma classe de profissionais do mercado. O Brasil ainda não está pronto para absorver esta lei até porque não tem os definidos CTACs, assim com o Países que tem os CTACs não tem condição de absorver a demanda de aviadores.

[Comentários adicionais no corpo do e-mail (fora do formulário padrão)]:

Caro Srs.

O texto que esta sendo levado para aprovação, a visão da comunidade de aviadores e sob o olhar dos empresários que mantem suas aeronaves no Brasil sob esta regulamentação sera extremamente prejudicial a todos
Porque?

1-Elevação do custo operacional destas empresas com ameaça de quebra do mercado de trabalho e aumento da legião de desempregados neste pais que esta fora do controle , percepção vista nos movimentos de rua por todos os lugares do Brasil.

2- O Brasil não esta preparado com os CTACs para absorver demanda de Cheks e Recheks que serão oriundos desta medida, Hoje não existe CTACs no Brasil a altura da medida que está sendo implementada.

3- Países como os EUA serão extremamente beneficiados, pois Eles detêm a tecnologia e o mercado de simuladores no Mundo. Com certeza esta medida vai gerar uma perda de divisas significativas para nosso pais, alem dos EUA talvez não tenham suporte para segurar esta demanda Seria bom a ANAC analisar os dados estatísticos para entender se num prazo de 365 dias os EUA terão condição de atender todos os aviadores do Brasil regidos pelo RBAC 91. Pois o que observamos hoje e uma falta de vaga nos cursos iniciais e de revalidações nos CTACs Americanos, Nos temos que esperar Hoje por aproximadamente 60 dias para agendar cursos iniciais e de revalidações.

4- Falta de um plano de contingência para um colapso dessa medida.

5- A Aviação deve seguir seus próprios passos dentro da visão de responsabilidade ja implantadas por regulamentações similares nos EUA. Cada cidadão deve ser responsabilizado por seus atos.

Algumas dificuldades estão sendo imputadas mais uma vez a comunidade de aviação. Esperamos que exista bom senso e ações patriotas dentro desta Agencia.

Grato

Anderson Tadeu Costa Pessoa

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A realização do treinamento em organizações certificadas (CTAC) deverá garantir que pilotos mantenham um alto nível de proficiência no equipamento que operam. Os treinamentos teórico (*ground*) e prático (simulador ou aeronave) ministrados pelos CTAC, tanto no Brasil quanto no exterior, são mais controlados e padronizados que os treinamentos realizados por um PC ou PLA habilitado. Apesar de a medida trazer impactos no curto prazo, a ANAC entende que os benefícios à aviação brasileira serão compensadores, especialmente na aviação geral, já que os pilotos irão incorporar a elevada padronização operacional e os conhecimentos técnicos com os quais terão contato nos CTAC. Além disso, a expectativa é de que o mercado de treinamento se ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior.

Contribuição nº 127

Colaborador: JULIANO YOSHITO SONO

Instituição: EWM Aviation Ground School

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.77 Requisitos de conhecimento teóricos para a concessão da licença de piloto privado

O candidato a uma licença de piloto privado deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente a categoria a que se pretenda obter a licença.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.77 Requisitos de conhecimento teóricos para a concessão da licença de piloto privado

- (a) Ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC, na categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141 ou RBAC que venha a substituí-lo;
- (b) Ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para licença de piloto privado referente a categoria a que se pretende obter a licença.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Com a obrigatoriedade de curso para piloto privado, a formação do piloto torna-se lógica e com fundamentos. O candidato a piloto obterá conhecimentos aprofundados em matérias até então desconhecidas, aumentando a sua capacidade em assimilar situações em

voo e conseqüentemente aumentar a segurança de voo na instrução básica de voo. A não realização implica em uma deficiência na base educacional técnica do piloto. Desta forma é de suma importância que o candidato iniciante na aviação conclua com aproveitamento um curso de piloto privado e posteriormente um exame teórico da ANAC.

Baseando-se em quaisquer outros cursos de formação, é necessário que o aluno tenha uma formação básica para se especializar.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 128

Colaborador: André Santos Ferreira Ramos

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.141

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Para o piloto que tenha experiência comprovada de, no mínimo, 1500 horas como Copiloto em aeronaves Tipo em Empresas regidas pelo RBAC 121, as horas em comando podem ser reduzidas para 200 horas.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O copiloto atua como Segundo em Comando numa aeronave Tipo regido pelo RBAC 121. Portanto o copiloto também é um comandante da aeronave, mesmo não possuindo as prerrogativas legais em comando (o mesmo acontecendo quando o piloto é aluno para a obtenção da licença de PLA). Portanto aspenso que as horas em comando para quem já atuou como copiloto em Cias. Aéreas 121 deveriam ser reduzidas.

A redução evitariam proteções com as Companhias aéreas e eliminam um claro prejuízo para a carreira do copiloto numa empresa RBAC 121, pois as únicas possibilidades de checar a licença PLA como COPILOTO são “canetar” horas para atingir as 250 horas exigidas atualmente ou “pagar” quase 50 mil reais para ter as horas em comando necessárias, o que torna economicamente inviável.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aproveitada. A Agência neste caso optou por observar os padrões estabelecidos pelo Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional.

Contribuição nº 129

Colaborador: Alessandro Hudson da Silva

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

SUPARTE M – Habilitação de Instrutor de voo

61.233 – Concessão de habilitação de instrutor de voo

A partir de 2 (dois) anos após a data de publicação deste Regulamento, o solicitante deve possuir 200(duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de voo, sendo que, pelo menos 15(quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não aplicável

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Prezado (a) analista,

Através desta justificativa, venho salientar a minha defesa contra a alteração da carga horária exigida para obtenção da habilitação de instrutor de voo. Tal alteração é descabida para o cenário atual na aviação civil brasileira, pois o custo hoje de formação é elevado devido à alta carga tributária sobre o combustível AVGAS 100/130 e fora outras taxas administrativas pagas pelas escolas formadoras, refletindo assim em custo hora/voo elevado ao aluno. Se houver a tal mudança, no presente momento serão supridas vagas para instrutores que assim forem sendo deixadas pelos profissionais atuais, porém, este suprimento de instrutores se esvairá em estimado 5(cinco) anos, pois não é economicamente viável ter 200 horas de piloto em comando de Cessna 150/152 ou Paulistinha (Aeronaves mais utilizadas em instrução), sendo que poderia estar me habilitando em aeronave TIPO, por exemplo. Com relação a remunerações, não é viável eu trocar um emprego em taxi aéreo ou algo do tipo para lecionar em escola de aviação, se aplicado a nova regulamentação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 130
Colaborador: IGINO GIACON
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
RBAC61 RETIRADA DA NECESSIDADE DE CURSO TEÓRICO PARA AS LIÇENCAS DE PPA ,PPH,PLA,PLH,PPL,PBL, COMO PRÉ REQUISITO PARA A REALIZAÇÃO DA PROVA TEÓRICA .O CURSO TEÓRICO CONTINUARA SENDO EXIGIDO PARA PILOTOS COMERCIAIS DE AERONAVES
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
NÃO SERA EXIGIDO CURSO TEÓRICO PARA REALIZAÇÃO DE PROVA TEÓRICA PARA AS SEGUINTESS LIÇENCAS PPA,PPH,PLA,PLH,PPL,PBL.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
POUCAS OPÇÕES DE ESCOLAS HOMOLOGADAS NO BRASIL PARA O CURSO ,NEM TODO AERoclUBE POSSUI CURSO HOMOLOGADO,ALTO CUSTO DO CURSO (PARA 3 MESES DE AULA) A TAXA DE REPROVA É MAIOR PARA QUEM FAZ ESCOLA DO QUE PARA QUEM ESTUDA POR CONTA PRÓPIA,OS CURSOS NÃO POSSUEM ABRANGENCIA TOTAL NAS MATÉRIAS (PASSANDO ALGUMAS MATÉRIAS QUE TERIAM QUE SER ABORDADAS MAS PROFUNDAMENTE MUITO RAPIDO)O CURSO TEÓRICO EM ESCOLA SÓ DA ILUSÃO AO ALUNO QUE ELE ESTÁ PREPARADO MAS NA VERDADE QUANDO VAI PRESTAR A PROVA DA ANAC É QUE SE VÊ QUE APRENDEU MENOS QUE SE TIVESSE ESTUDO POR CONTA SOZINHO.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 131
Colaborador: MARCO VINÍCIO NICOLAU
Instituição: HELIMAX ESCOLA DE AVIAÇÃO
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
"61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) (1) (2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo: (i) (ii) (A) (B) (iii) o treinamento de solo pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não exista CTAC certificado ou validado com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Neste caso o treinamento observar o disposto em Instrução Suplementar; (iv) (3) treinamento de voo: (i) (ii) (A) (B) (C) (iii) o treinamento de voo pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não exista Centro de Treinamento certificado ou validado com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Nesse caso o treinamento deve ser feito conforme Programa de treinamento aprovado pela ANAC ou pela autoridade de certificação primária, caso não haja programa de treinamento aprovado deve observar o disposto em Instrução Suplementar incluindo no mínimo: (A) (B) (1) (2) (3) (4) (iv)

(4) (i) (ii) (iii)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<p>“61.213 Concessão de habilitação de tipo</p> <p>(a)</p> <p>(1)</p> <p>(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:</p> <p>(i)</p> <p>(ii)</p> <p>(A)</p> <p>(B)</p> <p>(iii) o treinamento de solo pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves com motor a pistão e peso máximo de decolagem até 7000 lb (3175 kg), ou para outras aeronaves que não exista CTAC certificado ou validado com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Neste caso o treinamento deve observar o disposto em Instrução Suplementar; e</p> <p>(iv)</p> <p>(3) treinamento de voo:</p> <p>(i)</p> <p>(ii)</p> <p>(A)</p> <p>(B)</p> <p>(C)</p> <p>(iii) o treinamento de voo pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves com motor a pistão e peso máximo de decolagem até 7000 lb (3175 kg), ou para outras aeronaves que não exista Centro de Treinamento certificado ou validado com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Nesse caso o treinamento deve ser feito conforme Programa de treinamento aprovado pela ANAC ou pela autoridade de certificação primária, caso não haja programa de treinamento aprovado deve observar o disposto em Instrução Suplementar incluindo no mínimo:</p> <p>(A)</p> <p>(B)</p> <p>(1)</p> <p>(2)</p> <p>(3)</p> <p>(4)</p> <p>(iv)</p> <p>(4)</p> <p>(i)</p> <p>(ii)</p> <p>(iii)</p> ”
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
<p>A modificação no texto acima se justifica levando em consideração o real enquadramento das aeronaves de pequeno porte com motores a pistão, as quais já fazem parte da formação dos pilotos privados e comerciais, como por exemplo, R22, R44 e S-300 que equipam a maior parte das Escolas homologadas pela ANAC.</p> <p>Não existe lógica uma Escola ser homologada para um curso de PPH (35h) e PCH (65h) incluindo o tipo R22 ou R44 e não poder realizar um curso específico para inclusão da Habilitação de Tipo destas aeronaves ou similares, que necessitam (em média) apenas de cinco horas (5h) para uma adaptação a aeronave por parte do piloto já licenciado.</p> <p>Qualquer Escola, devidamente homologada pela ANAC, tem a plena capacidade de ministrar, tanto curso teórico (que já é realizado), como o curso prático de inclusão da habilitação de Tipo para estas aeronaves.</p> <p>Da forma como o texto está redigido na minuta, apenas os CTAC terão a possibilidade de ministrar tais cursos, <u>pois bastará que um único CTAC proponha um regulamento de curso para inclusão da habilitação de Tipo para estas aeronaves ou similares</u>, para que fique com a exclusividade do curso, não possibilitando que as Escolas também o ministrem.</p> <p>Assim proponho a modificação do texto com a finalidade da correção descrita acima.</p>
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
<p>Contribuição aproveitada. O texto da proposta foi ajustado para possibilitar que as instituições certificadas sob os RBHA 140 e 141 possam ministrar treinamento de tipo em helicópteros monomotores, uma vez que tais instituições utilizam aeronaves desse porte para a instrução básica de PPH e PCH.</p>

Colaborador: Fábio Bragagnolo Cervelin
Instituição: Piloto Particular ARFT AS350 B2, R66 e R44
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
(ii) O programa de treinamento de solo deverá ser conduzido em um Centro de Treinamento de Aviação Civil (CTAC), nas seguintes condições: (i) O CTAC deve estar certificado ou validado pela ANAC;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(ii) O programa de treinamento de solo deverá ser conduzido por uma entidade homologada ou autorizada pela ANAC, regidos pelo RBHA 141 e 142, nas seguintes condições: (i) A entidade homologada ou autorizada pela ANAC, regidos pelo RBHA 141 e 142, deve estar certificado ou validado pela ANAC;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Alterar todos os itens ditos como Centro de Treinamento da Aviação Civil (CTAC) para entidade homologada ou autorizada pela ANAC, regidos pelo RBHA 141 e 142, pois no Centro de Treinamento de Aviação Civil (RBHA 142) é exigido simulador de voo ou aeronave de instrução para cada equipamento Tipo que o piloto deseja adquirir. O valor a pagar em instrução em uma aeronave em um CTAC será absurdamente elevado, fugindo totalmente das propostas para se adequar às realidades brasileiras. RMK/ Isso simplesmente quer dizer que continuemos com a mesma forma de check e re-check de tipo que está sendo feita desde sempre. Estudos demonstram que acidentes não aconteceram por falta de treinamento ou conhecimento da aeronave Tipo operada. Caso seja feita a mudança muito pilotos desempregados não conseguirão manter suas Habilitações em dia, isto é, será ainda mais difícil serem empregados. No caso dos empregados, como hoje em dia já está muito complicada a operação devido a falta de infraestrutura e mau treinamento dado aos controladores (voo que deveria ser de 10 minutos está sendo de 30 ou até 1 hora) e também onerosa, muitos dos patrões podem começar a vender as suas aeronaves e muitos piloto perderão seus empregos.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aproveitada parcialmente. O texto da proposta foi ajustado para possibilitar que as instituições certificadas sob os RBHA 140 e 141 possam ministrar treinamento de tipo em helicópteros monomotores, uma vez que tais instituições utilizam aeronaves desse porte para a instrução básica de PPH e PCH.

Contribuição nº 133
Colaborador: Everson Calvo
Instituição: Piloto Privado, cursando PC/IFR
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Sobre a necessidade de curso homologado para PP, PPL, 200hs de vôo em comando para o INVA e as para PLA.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Na minha opinião estas exigências deveriam ser excluídas.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Sou PP checado e de família de pilotos e isto só tornaria mais árdua ainda a caminhada para nós brasileiros nos tornarmos pilotos pois já é muito difícil sem as tais exigências e não somaria muito na formação dos pilotos pois fazendo o curso homologado ou não o que importa é a banca da ANAC, é lá que ele vai mostrar seu conhecimento teórico e depois só vai voar se passar pelo vôo de cheque o que realmente atestaria sua capacidade prática. Para o INVA seria algo parecido, sendo que tomo por base membro de minha família que foi instrutor e piloto referência na região em sua época e hoje ainda temos alguns destes pilotos na ativa como o Comandante Teotônio que foi piloto internacional em sua época e hoje ainda é considerado piloto referência na região de Marília o que põe em questão as horas e curso para PLA. Acho que deve haver no meio aeronáutico não a facilitação pois avião é coisa séria, mais não podemos causar barreiras desnecessárias, um abraço.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre e das 200 horas em comando para a habilitação de instrutor de voo foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 134
Colaborador: ARISTÓTELES TAVARES LEITE
Instituição: CIOPAER - CE
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
IV-a seção 61.137 passa a vigorar com a seguinte redação: “61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea (a) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de linha aérea referente à categoria a que pretenda obter a licença.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Que seja mantido o texto da minuta , conforme consta acima.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Voto pela alteração do item 61.137, para que fique nos termos da minuta acima transcrita, haja vista que retira a necessidade de curso teórico para o check de PLAH . Referido curso é desnecessário , haja vista que abrange conteúdo bem inferior ao do curso de PC e IFR , ou seja, nada teria a acrescentar de conhecimentos ao piloto . Ademais, a prova teórica já é o instrumento suficiente para atestar esses conhecimentos. Acrescente-se, ainda, que o candidato à licença de PLAH já é piloto há vários anos, com experiência considerável em aviação, e que está laborando na área, de maneira que haveria nítida incompatibilidade de horários entre o curso e sua atividade profissional . Nenhuma empresa ou empregador público ou privado mudariam a escala de voos de seu empregado /servidor para que o mesmo pudesse realizar um curso teórico durante meses.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 135
Colaborador: Daniel Alves da Cunha
Instituição: Anac
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Gostaria de solicitar que fosse inserida ao final do RBAC tabelas-guia para os usuários demonstrando de forma sintética qual o total necessário em horas de voo para que seja concedida uma licença/habilitação para avião, helicóptero, tipo, planador e etc.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não preenchido.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Em geral percebe-se muita dificuldade em interpretar-se os requisitos, principalmente quando tem-se que somar horas de vôos realizados no PP com horas realizadas no PC, ou quando precisa-se saber se é possível que se utilize horas em duplo comando para soma nos totais e etc. Acredito que essas tabelas resumo facilitariam a vida dos usuários, principalmente os que estão em início de carreira nos aeroclubes e escolas de aviação, pois é muito difícil conseguir contato com a ANAC para demais esclarecimentos. Isso seria, além de uma facilidade ao usuário, uma economia de recursos para a própria Agência, que teria reduzida a demanda por esclarecimentos. Uma sugestão alternativa seria a indicação no RBAC de que essas tabelas estariam publicadas e atualizadas no site, assim quando for necessária alguma melhoria ou adequação nas mesmas, o servidor poderia alterá-las facilmente sem a necessidade de uma EMD ao RBAC.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. Atualmente, a ANAC possui a Carta de Serviços ao Cidadão (http://www2.anac.gov.br/arquivos/pdf/CARTA%20DE%20SERVICOS%20INSTITUCIONAL%20FINAL.pdf), que tem o objetivo de sintetizar as informações importantes para o usuário – dentre elas, os requisitos e procedimentos para se obter licenças e habilitações.

Contribuição nº 136
Colaborador: Matheus José Fernandes
Instituição: Floripa Flight Training
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Não preenchido.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Aprovo a alteração conforme a minuta da proposta de emenda Número 03 ao RBAC 61.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Justifico a aprovação pois se o regulamento RBAC 61 manter-se como está , irá dificultar muito a formação de novos Instrutores de voos e conseqüentemente a formação de novos alunos de PP e PC, pois os mesmos estariam desencorajados a pagar um curso que necessita de grandes recursos financeiros sem nenhum amparo de emprego à vista, sendo que ser instrutor de voo na instituição que lhe proveu treinamento é a maneira mais rápida hoje para ingressar no mercado da aviação.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre e das 200 horas em comando para a habilitação de instrutor de voo foram prorrogados até 21/9/2015. O

tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 137
Colaborador: Dario Fernandez Amodia
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.43 (b) As licenças de piloto comercial ou de linha aérea podem ser concedidas a estrangeiros nos termos do parágrafo (a) desta seção. Entretanto, as mesmas devem ser expedidas com a ressalva de que o seu titular não pode exercer função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira, conforme disposto no §1º do art. 156 do Código Brasileiro de Aeronáutica.
61.45 (c) As licenças estrangeiras de piloto comercial ou de linha aérea pertencentes a estrangeiros podem ser convalidadas nos termos do parágrafo (a) desta seção. Entretanto, as mesmas devem ser expedidas com a ressalva de que o seu titular não pode exercer função remunerada a bordo de aeronave de matrícula brasileira, conforme disposto no §1º do art. 156 do Código Brasileiro de Aeronáutica.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Estrangeiros com visto permanente ou temporário podem exercer função remunerada a bordo de uma aeronave de matrícula brasileira.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Devido ao grande crescimento da aviação civil brasileira e a alta necessidade de pilotos qualificados, deveria ser considerada a permissão para estrangeiros trabalharem remuneradamente assim como os brasileiros, naturalizados e os que possuem igualdade de direitos e obrigações civis.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 138
Colaborador: RAMIRO TEODORO SILVEIRA
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
SUBPARTE Q - HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA - seções 61.271, 61.273, 61.275, 61.277 e 61.279
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Suprimir as seções 61.271, 61.273, 61.275, 61.277 e 61.279.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Venho por meio deste reiterar meu total apoio à esta agência no que tange a ação de suprimir do RBAC 61 as seções que dizem respeito à subparte Q, que trata de habilitação de piloto de acrobacia. Tal ação atualizará a regulamentação tendo em vista o que se aplica no mundo afora. Dessa forma, adequar-se-á a norma à realidade da aviação civil brasileira e às demandas da sociedade e do público regulado, haja visto que só no Brasil há exigência de habilitação de piloto de acrobacia. É brilhante o entendimento da agência de que a acrobacia trata-se de uma atividade aerodesportiva em que não há assimetria de informação por parte dos participantes e baixo risco de externalidades devido ao fato de essas atividades normalmente serem executadas em áreas reservadas para tal e longe de pessoas desavisadas, portanto faz todo o sentido decidir por bem não regular a qualificação dos pilotos de acrobacia por meio de emissão de habilitação específica. O assunto acrobacia já está devidamente coberto nas normas brasileiras, como pode ser visto no RBHA 91, que trata de REGRAS GERAIS DE OPERAÇÃO PARA AERONAVES CIVIS, em sua SUBPARTE D, que trata de OPERAÇÕES ESPECIAIS DE VÔO, no parágrafo 91.303, alíneas (a), (b), (c), (d) e (e), conforme disposto a seguir: 91.303 - VÓOS ACROBÁTICOS <i>Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave em vôos acrobáticos:</i> (a) sobre qualquer área densamente povoada de uma cidade, vila ou lugarejo; (b) sobre um conjunto de pessoas ao ar livre; (c) dentro dos limites laterais dos espaços aéreos Classe B, Classe C, Classe D ou Classe E designados para um aeródromo. (d) dentro de 4 milhas marítimas da linha central de uma aerovia federal; (e) abaixo de 1500 pés de altura; ou (e) quando a visibilidade em vôo for menor que 5 km.

Para os propósitos desta seção, voo acrobático significa qualquer manobra intencional envolvendo mudanças bruscas na atitude da aeronave ou atitudes e/ou acelerações não necessárias ao voo normal.

Ou seja, todo e qualquer piloto pode executar manobras acrobáticas desde que cumprindo o especificado acima, adicionado do que exige o parágrafo 91.307, alíneas (c) e (d), conforme disposto a seguir:

91.307 - PÁRA-QUEDAS E PÁRA-QUEDISMO.

(c) A menos que cada ocupante da aeronave esteja usando um pára-quedas aprovado, nenhum piloto de aeronave civil transportando qualquer pessoa (outras que não tripulantes) pode executar nenhuma manobra intencional que exceda:

(1) 60° de inclinação relativa ao horizonte; ou

(2) 30° de arfagem, positiva ou negativa, relativa ao horizonte.

(d) O parágrafo (c) desta seção não se aplica para:

(1) vôos de exame para licenciamento ou qualificação de pilotos; ou

(2) parafusos e outras manobras de voo, requeridas pelos regulamentos para qualquer licença ou habilitação, quando executadas com um instrutor de voo qualificado.

Tais regulamentos sempre cumpriram com perfeição os objetivos de proteção tanto de pessoas e aeronaves no ar, quanto de pessoas e propriedades no solo, de acordo com a Instrução do Comando da Aeronáutica - ICA – número 100-12, que trata de REGRAS DO AR, no capítulo 4, sub-capítulo 4.1, item 4.1.7, conforme disposto a seguir:

4 - REGRAS GERAIS

4.1 - PROTEÇÃO DE PESSOAS E PROPRIEDADES

4.1.7 - VÔO ACROBÁTICO

Nenhuma aeronave realizará vôos acrobáticos em áreas que constituam perigo para o tráfego aéreo, excetuando-se as áreas estabelecidas para essa finalidade ou quando autorizado pela autoridade competente, conforme informação, assessoramento e/ou autorização do órgão ATS pertinente.

Minha sugestão para a agência é que faça uma divisão muito bem clara e definida dos assuntos acrobacia aérea e demonstração aérea (show aéreo), tendo como base a forma com que a FAA regula o mesmo assunto, e trabalhe na edição de uma IS espelhando-se na documentação americana, como a AC 91-48 - ACROBATICS - PRECISION FLYING WITH A PURPOSE, que demonstra claramente o interesse em promover o esporte, além, de reconhecer seu valor no treinamento dos pilotos. Lá, eles sabem a importância que a instrução de acrobacia tem na formação de um piloto, que tem muito mais chances de reconhecer e se safar de parafusos inadvertidos e atitudes anormais, sejam causadas por windshear, esteira de turbulência, entrada inadvertida em formações meteorológicas (IMC), etc., além da AC 91-45 - WAIVERS: AVIATION EVENTS, que se trata de um documento que até parece uma habilitação, mas não é exatamente isso, pois não é averbada na licença ou no certificado do piloto. Tal documento é o FORM 8710-7 – Statement of Acrobatic Competency, que é o que o piloto precisa para fazer demonstração aérea (show aéreo). Ele é bem específico, não libera o piloto para fazer tudo de uma vez, à medida que se ganha e demonstra experiência vão baixando os níveis.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A sugestão foi contemplada pelo texto da emenda.

Contribuição nº 139

Colaborador: ANDERSON SCHNEIDER VIEIRA

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

(iii) para as demais categorias de aeronaves: 2 (dois) anos após a data de publicação deste Regulamento, o solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves corresponde à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de voo, exceto para a habilitação de instrutor de voo por instrumento, quando, então deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 (cinquenta) horas de voo IFR real em comando. A partir de 2 (dois) anos após a data de publicação deste Regulamento, o solicitante deve possuir 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de voo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(iii) para as demais categorias de aeronaves: a experiência requerida para piloto comercial na categoria da aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de voo; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Requisito alterado para a retirada da exigência das horas mínimas, preferindo-se a harmonização aos padrões internacionais estabelecidos pelo Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional e ao 14 CFR Part 61.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 140
Colaborador: Luis Alberto Teixeira Sanches
Instituição: Examinador Credenciado ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.227 Prerrogativa e limitações do titular de uma habilitação de voo por instrumentos
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(b) Para que a prerrogativa da habilitação de voo por instrumentos possa ser exercida em aeronaves multimotoras, o solicitante deve ter demonstrado para um examinador credenciado ou INSPAC, em aeronave desta classe ou tipo, capacidade de operá-la exclusivamente por instrumentos, em condições simuladas de um motor inoperante.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Existem vários pilotos checando o IFR em MNTE, após checam o MLTE, depois voam MLTE/IFR. Sugiro a ANAC fazer cumprir o que está previsto no RBAC 61 item 227 (b).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 141
Colaborador: Guilherme de Paula
Instituição: Aerocon Escola de Aviação
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
1) RBAC-61.233(iii) – “200 horas em comando para a concessão de habilitação de instrutor de voo de helicóptero (INVH)”; 2) RBAC- 61.101 – item 2, alínea “c” - ...10 (dez) horas de instrução de voo por instrumentos...”;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
1) Não entrar em vigor a exigência das 200 horas em comando para a concessão da licença de instrutor de voo de helicópteros (INVH). 2) Manter a formação do piloto comercial de helicóptero (PCH) sem acrescentar as dez (10) horas de instrução prática IFR.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
1) Considerando o panorama econômico nacional, haja vista a necessidade da mão-de-obra e a crescente demanda de pilotos, se torna inviável, momentaneamente, para as escolas de formação e para os alunos iniciais que investem no progresso de sua carreira. 2) Precede à aplicação prática do treinamento IFR para alunos PCH uma gradual instrução teórica e posterior avaliação nas Bancas da ANAC, conforme instituído para as aeronaves de asa fixa. Concorre ao processo lógico e consequente a cobrança prévia nos exames teóricos para que, então, se estabeleça nas formações e nas avaliações práticas o voo IFR.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Referente ao parágrafo 61.233(a)(5)(iii): O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade. Referente à seção 61.101 A Agência optou por manter a harmonização ao item 2.4.4.1.1(c) do Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional, de modo que o requisito entrou em vigor.

Contribuição nº 142
Colaborador: João Luiz Moreira Parise; Pedro Oliveira e Ociani; Guilherme Andreu da Silva Manfroi
Instituição: Aerocon Escola de Aviação Civil Ltda.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
RBAC – 61.233(iii), “200 horas em comando para concessão de habilitação de instrutor de voo helicóptero (INVH).
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Eliminar a possibilidade de vigorar a exigência das 200 horas em comando para concessão de licença de instrutor de voo helicóptero (INVH).
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Inviável para escolas de aviação e alunos.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 143
Colaborador: Henrique Massaharu Nakamura
Instituição: Aerocon Escola de Aviação Civil
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
RBAC – 61.233(iii), “200 horas em comando para concessão de habilitação de instrutor de voo helicóptero (INVH).
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Eliminar a possibilidade de vigorar a exigência das 200 horas em comando para concessão de licença de instrutor de voo helicóptero (INVH).
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Inviável para escolas de aviação e aviação.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 144
Colaborador: Alvino Barbosa Ochman; Luiz Gabriel Grossi Baron
Instituição: Aerocon
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
RBAC – 61.233(iii), “200 horas em comando para concessão de habilitação de instrutor de voo (INVH).
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Eliminar a possibilidade de vigorar a exigência das 200 horas em comando para concessão de licença para INVH.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Inviável para escolas de aviação e alunos.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 145
Colaborador: Gabriel Machry Santos
Instituição: Aerocon Escola de Aviação
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
1) RBAC-61.233(iii) – “200 horas em comando para a concessão de habilitação INVH”; 2) RBAC- 61.101 – item 2, “c” - 10 horas de instrução de voo por instrumento.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
1) Não entrar em vigor a exigência das 200 horas em comando para a concessão da licença de INVH. 2) Manter a formação do piloto comercial de helicóptero sem acrescentar as 10 horas de IFR.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
1) Considerando o panorama econômico nacional, visto a necessidade da mão-de-obra e a crescente demanda de pilotos, se torna inviável momentaneamente para as escolas de formação e para os alunos. 2) Precede a aplicação prática do treinamento IFR para alunos PCH uma gradual instrução teórica e posterior avaliação nas bancas da ANAC conforme ocorre para as de “asa fixa”. Concorre ao processo lógico e consequente a cobrança prévia nos exames teóricos.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Referente ao parágrafo 61.233(a)(5)(iii): O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Referente ao parágrafo 61.101(2)(i)(c)

A Agência optou por manter a harmonização ao item 2.4.4.1.1(c) do Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional, de modo que o requisito entrou em vigor.

Contribuição nº 146

Colaborador: JOZUE VIEIRA FILHO

Instituição: particular

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.225 Revalidação e requalificação de habilitação de voo por instrumentos

(a) Para revalidar uma habilitação de voo por instrumentos, o requerente deve, antes de completar 6 (seis) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento:

(1) ter realizado a instrução revisória para voo por instrumentos, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento; e

(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.223(a)(6) deste Regulamento.

(b) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de voo por instrumentos não poderá mais solicitar sua revalidação, devendo, neste caso, ser efetuada uma requalificação. A requalificação consiste em uma nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, instrução de voo e proficiência para concessão da habilitação de voo por instrumentos pertinente.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.225 Revalidação e requalificação de habilitação de voo por instrumentos

(a) Para revalidar uma habilitação de voo por instrumentos, o requerente deve, antes de completar 12 (doze) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento:

(1) comprovar experiência recente de acordo com o parágrafo 61.21 (b)(1) ou ter realizado a instrução revisória para voo por instrumentos, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento, com um mínimo de 1 (uma) hora teórica e 1 (uma) hora prática; e

(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.223(a)(7) deste Regulamento.

(b) Decorridos 12 (doze) meses e menos de 24 (vinte e quatro) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento:

(1) Realizar instrução revisória para voo por instrumentos, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento, com um mínimo de 3 (três) horas teóricas e 3 (três) horas práticas; e

(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.223(a) (7) deste Regulamento.

(c) Decorridos 24 (vinte e quatro) meses ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de voo por instrumentos não poderá mais solicitar sua revalidação, devendo, neste caso, fazer uma requalificação. A requalificação consiste em uma nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, um mínimo de 10 horas de instrução em voo e proficiência para concessão da habilitação de voo por instrumentos pertinente.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

MANTER A EXPERIÊNCIA RECENTE JÁ É REQUISITO PARA OPERAR UM AVIÃO EM VÔO POR INSTRUMENTOS - parágrafo 61.21 (b) (1). Assim, fica sem sentido pedir instrução revisória para quem tem experiência recente comprovada. A título de exemplo, um piloto que realizou 50 horas de voo por instrumentos nos últimos 30 dias teria que fazer instrução revisória antes de um recheque, o que não tem sentido (DA FORMA COMO ESTÁ ATUALMENTE).

A proposta aqui apresentada considera que o piloto pode recuperar suas habilidades em até 1 (um) ano após o vencimento da sua habilitação sem grandes problemas, realizando apenas uma instrução revisória básica antes do recheque. Após 1 (um) ano com a habilitação vencida, sem dúvida, uma instrução revisória mais detalhada se faz necessária. Neste caso, a proposta é de uma revisão com pelo menos 3 (três) horas de instrução teórica e 3 (três) horas de instrução prática, para depois realizar o recheque. Após 2 (dois) anos de habilitação vencida, entende-se, de fato, que deverá haver uma requalificação, mas sem necessidade de fazer um novo curso prático.

A proposta aqui apresentada mantém a base do que era até 2012, que sempre deu certo, e contempla o que foi adicionado em 2013, alterando apenas os intervalos de tempo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Colaborador: JOZUE VIEIRA FILHO

Instituição: particular

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.235 Revalidação e requalificação de habilitação de instrutor de voo

(a) Para revalidar uma habilitação de instrutor de voo, o requerente deve, antes de completar 6 (seis) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento:

(1) ter realizado a instrução revisória para instrutor de voo, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento; e

(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.233(a)(5) deste Regulamento.

(b) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de instrutor de voo não poderá mais solicitar sua revalidação, devendo, neste caso, ser efetuada uma requalificação. A requalificação consiste em uma nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, instrução de voo e proficiência para concessão da habilitação de instrutor de voo pertinente.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.235 Revalidação e requalificação de habilitação de instrutor de voo

(a) Para revalidar uma habilitação de instrutor de voo, o requerente deve, antes de completar 24 (vinte e quatro) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento:

(1) comprovar pelo menos 10 (dez) horas de instrução nos últimos 90 (noventa) dias ou ter realizado instrução revisória para instrutor de voo, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento, com um mínimo de 1 (uma) hora teórica e 1 (uma) hora prática, se o vencimento tem menos de 12 (doze) meses, ou um mínimo de 3 (três) horas teóricas e 3 (três) horas práticas, se o vencimento tem mais de 12 (doze) meses; e

(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.233(a)(6) deste Regulamento.

(b) Decorridos 24 (vinte e quatro) meses ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de instrutor de voo não poderá mais solicitar sua revalidação, devendo, neste caso, ser efetuada uma requalificação. A requalificação consiste em uma nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, um mínimo de 10 (dez) horas de instrução em voo e proficiência para concessão da habilitação de instrutor de voo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

É difícil imaginar um instrutor de voo em plena atividade fazendo uma instrução revisória antes de um recheque. Da mesma forma que a habilitação por instrumentos, da maneira que está, se um instrutor de voo realizou 50 horas de instrução nos últimos 30 dias, o mesmo teria que fazer instrução revisória antes de um recheque, o que não tem sentido.

A proposta aqui apresentada considera que um instrutor de voo com 10 horas de instrução nos últimos 90 dias mantém sua habilidade. Caso não tenha tal experiência recente ou a habilitação esteja vencida há, no máximo, 12 (doze) meses, o mesmo poderá realizar uma instrução revisória básica antes do recheque. Após 12 (doze) meses de habilitação vencida, sem dúvida, uma instrução revisória mais detalhada se faz necessária. Neste caso, a proposta é de uma revisão com pelo menos 3 (três) horas de instrução teórica e 3 (três) horas de instrução prática, para depois realizar o recheque. Após 24 (vinte e quatro) meses de habilitação vencida, entende-se, de fato, que deverá haver uma requalificação, mas apenas com uma instrução prática parcial (não um curso prático completo). A sugestão são 10 (dez) horas, o suficiente para requalificar alguém que já teve formação. Além disso, isso seria o mínimo e caberia ao instrutor ou escola determinar quando o mesmo estaria pronto pra um novo exame.

A proposta aqui apresentada mantém a base do que era até 2012, que sempre deu certo, e contempla o que foi adicionado em 2013, alterando apenas os intervalos de tempo e o número mínimo de horas para a requalificação. Além disso, espera-se também que a validade da habilitação de instrutor de voo seja alterada para 2 (DOIS) anos (proposta enviada), como era antes.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 148

Colaborador: JOZUE VIEIRA FILHO

Instituição: particular

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.19 Validade das habilitações de piloto

(a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto deve obedecer aos seguintes prazos, contados a partir do mês de aprovação do piloto no exame de proficiência, a exceção do previsto no parágrafo 61.33 (a) deste Regulamento:

(1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses, com exceção das habilitações relativas às aeronaves leves esportivas, que terão

validade de 36 (trinta e seis) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: 12 (doze) meses; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedistas: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; e (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.19 Validade das habilitações de piloto (a) A validade das habilitações averbadas nas licenças ou certificados de piloto deve obedecer aos seguintes prazos, contados a partir do mês de aprovação do piloto no exame de proficiência, a exceção do previsto no parágrafo 61.33 (a) deste Regulamento: (1) habilitação de classe: 24 (vinte e quatro) meses, com exceção das habilitações relativas às aeronaves leves esportivas, que terão validade de 36 (trinta e seis) meses; (2) habilitação de tipo: 12 (doze) meses; (3) habilitação de voo por instrumentos: 12 (doze) meses; (4) habilitação de instrutor de voo: 24 (VINTE E QUATRO) meses; (5) habilitação de piloto agrícola: 24 (vinte e quatro) meses; (6) habilitação de piloto rebocador de planador: 24 (vinte e quatro) meses; (7) habilitação de planador: 36 (trinta e seis) meses; (8) habilitação de balão livre: 36 (trinta e seis) meses; (9) habilitação de piloto lançador de paraquedistas: 24 (vinte e quatro) meses; (10) habilitação de piloto de acrobacia: 24 (vinte e quatro) meses; e (11) habilitação de dirigível: 12 (doze) meses.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
As atividades de instrução permitem também um aprimoramento do piloto instrutor, pois ensinar tem uma relação direta com aprendizagem/aprimoramento. Um instrutor em atividade não perde suas habilidades em dois anos se estiver atuando como piloto ou instrutor. Como todo processo de recheque, a renovação da habilitação é apenas para verificar se as habilidades do instrutor estão mantidas. A duração de 24 (VINTE E QUATRO) meses é um tempo aceitável para que seja feita uma revisão de perícia para um instrutor de voo. Um recheque anual não tem efeito prático e apenas cria uma dificuldade a mais para os instrutores. Com certeza tal alteração NÃO altera a qualidade da instrução. Ao contrário, dará mais tranquilidade para quem atua como instrutor.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 149
Colaborador: ALEXANDRE DE ANDRADE JÚNIOR
Instituição: particular
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
c) Estabelecimento de novos requisitos para a concessão da habilitação de tipo, na qual se pretende definir por programa de treinamento aprovado ou reconhecido pela ANAC, ficando a exigência de simulador a ser definida para cada tipo de aeronave.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
c) Estabelecimento de novos requisitos para a concessão da habilitação de tipo, na qual se pretende definir por programa de treinamento aprovado ou reconhecido pela ANAC, ficando definida a exigência de simulador, somente para tipos que disponibilizem simulador no Brasil. As demais habilitações de aeronave de tipo as quais não possuam equipamento de simulação homologados no Brasil, estarão isentas da exigência.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Os custos atuais para manutenção de uma aeronave, considerando, hangaragem, combustível a um valor impraticável, programas de manutenção, atualizações, cumprimentos de boletins, assinatura de database e treinamento de tripulação, hoje já são extremamente elevados. Adicionar a isso a exigência de enviar a tripulação para o exterior para treinamento em simulador, elevará os custos de forma a desestimular os proprietários de aeronaves a mantê-las, propiciando além do desemprego de tripulantes, a diminuição de arrecadação de taxas INFRAERO e DECEA.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A realização do treinamento em organizações certificadas (CTAC) deverá garantir que pilotos mantenham um alto nível de proficiência no equipamento que operam. Os treinamentos teórico (ground) e prático (simulador ou aeronave) ministrados pelos CTAC, tanto no Brasil quanto no exterior, são mais controlados e padronizados que os treinamentos realizados por um PC ou PLA habilitado. Apesar de a medida trazer impactos no curto prazo, a ANAC entende que os benefícios à aviação brasileira serão compensadores, especialmente na aviação geral, já que os pilotos irão incorporar a elevada padronização operacional e os conhecimentos técnicos com os quais terão contato nos CTAC. Além disso, a expectativa é de que o mercado de treinamento se ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior.

Contribuição nº 150

Colaborador: William Romualdo

Instituição:

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Gostaria de contribuir sugerindo que a ANAC siga as maiores agencias como FAA, e muitas linhas aereas de grande porte (etihad, qatar, emirates etc) que exigem que copilotos de Part 121 tenha PLA checado (1500 hrs) para atuar como copiloto.

Hoje em dia temos copilotos de airbus A320 com 150 horas nos comandos de aeronaves com 180 passageiros a bordo. Esse baixo nivel de experiencia nao eh compativel com a funcao.

o FAA passou a lei de PLA checado para Part 121. 1500 hrs sem faculdade, ou 1000 horas com faculdade de ciencias aeronauticas.

Outra coisa seria a convalidacao da carteira de INVA americana pro brasil. O curso de INVA americano eh extremamente bom, e nao eh reconhecido pela anac.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61..

Contribuição nº 151

Colaborador: FABIO DE SOUZA FREITAS

Instituição: APPA – ASSOCIAÇÃO DE PILOTOS E PROPRIETÁRIOS DE AERONAVES

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

IX - a seção 61.213 passa a vigorar com a seguinte redação:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

IX - a seção 61.213 passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.213 Concessão de habilitação de tipo

(a)

(1)

(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:

(i) o candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 12 (doze) meses anteriores à data da realização do exame de proficiência, o programa de treinamento de solo para o tipo de aeronave que pretenda obter a habilitação;

ii) o programa de treinamento de solo deve ser ministrado ou por um centro de treinamento de aviação civil (CTAC) homologado pela ANAC e com programa de instrução validado pela ANAC para aeronave em questão, ou por um instrutor de voo (INV) ou Piloto de Linha Aérea (PLA) com habilitação de tipo válida para a aeronave em questão.

(iii) o tipo de aeronave e o treinamento de solo deverão ser registrados pelo candidato na CIV Digital, bem como registrados e assinados pelo instrutor na CIV do candidato;

(3) treinamento de voo:

(i) o candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores à data da realização do exame de proficiência, o programa de treinamento de voo para o tipo de aeronave para em que pretenda obter a habilitação;

(ii) o programa de treinamento de voo pode ser conduzido em um (CTAC) homologado pela ANAC e com programa de instrução validado pela ANAC para aeronave em questão, ou por um instrutor de voo (INV) ou Piloto de Linha Aérea (PLA) com uma habilitação de tipo válida para a aeronave em questão.

(a) caso sejam utilizados dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC;

(b) caso não haja programa de treinamento aprovado o tempo mínimo de instrução deverá ser de no mínimo:

(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turboprop, acompanhado de instrutor; e

- (B) para a categoria helicóptero, o instrutor deverá conduzir o treinamento de voo compreendendo, no mínimo:
- (1) 5 (cinco) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 7000 lbs (3175 kg) e 9 (nove) ou menos assentos de passageiros;
 - (2) 8 (oito) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 20000 lbs (9071kg) inclusive e com 9 (nove) ou menos assentos de passageiros;
 - (3) 8 (oito) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 20000 lbs (9071kg) e com 10 (dez) ou mais assentos de passageiros; e
 - (4) 10 (dez) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem acima de 20000 lbs (9071kg); e
- (iv) o tipo de aeronave e o treinamento de voo devem ser registrados na CIV Digital pelo candidato, bem como registrados e assinados pelo instrutor na CIV do candidato; e
- (4) proficiência:
- (i) o exame de proficiência deve ser realizado em CTAC, em conformidade com o programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC;
 - (ii) caso o treinamento de voo não tenha sido realizado em CTAC, o exame de proficiência deve ser realizado em aeronave do mesmo tipo utilizado durante o treinamento; e
 - (iii) o tipo de aeronave e o exame de proficiência devem ser registrados na CIV Digital pelo candidato, bem como registrados e assinados pelo INSPAC ou examinador credenciado na CIV do candidato.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O usuário tem que ter a opção de fazer o treinamento para a obtenção da CHT tipo desejada em um CTAC, ou diretamente através de um INV ou PLA com CHT tipo na aeronave desejada. O critério final de aprovação para a CHT tipo deve e continua a ser o voo de cheque realizado com INSPAC.

Na maneira como está o texto na minuta proposta, havendo um CTAC homologado para a aeronave tipo desejado, o usuário é obrigado a realizar o seu treinamento lá. Isso restringe as opções de treinamento do usuário, dificultando a obtenção das habilitações tipo, sem aumentar a segurança da operação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A realização do treinamento em organizações certificadas (CTAC) deverá garantir que pilotos mantenham um alto nível de proficiência no equipamento que operam. Os treinamentos teórico (ground) e prático (simulador ou aeronave) ministrados pelos CTAC, tanto no Brasil quanto no exterior, são mais controlados e padronizados que os treinamentos realizados por um PC ou PLA habilitado. Apesar de a medida trazer impactos no curto prazo, a ANAC entende que os benefícios à aviação brasileira serão compensadores, especialmente na aviação geral, já que os pilotos irão incorporar a elevada padronização operacional e os conhecimentos técnicos com os quais terão contato nos CTAC. Além disso, a expectativa é de que o mercado de treinamento se ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior.

Contribuição nº 152

Colaborador: LUIS HENRIQUE LOPES DE MATTOS

Instituição: AERoclube de RIO CLARO – VICE-PRESIDENTE

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.141(a) (1) (i) (A)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Ser Piloto Comercial e o curso de INVA ser de 50 horas de supervisão; não 25 horas como se aplica hoje.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Em virtude da demanda do mercado as escolas e aeroclubes terão dificuldades em ter essa mão de obra especializada e com isso acarretará um GAP na formação de novos pilotos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aproveitada. A Agência neste caso optou por observar os padrões estabelecidos pelo Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional.

Contribuição nº 153

Colaborador: LUIS HENRIQUE LOPES DE MATTOS

Instituição: AERoclube de RIO CLARO – VICE-PRESIDENTE/CMTE. DE ANV EXECUTIVA

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.213

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Para a obtenção de uma carteira tipo inicial avião/helicóptero o piloto deveria cursar um centro de treinamento homologado para a obtenção do certificado teórico, 2 horas de voo (treinamento local) + voo de cheque local e 25 horas de voo em rota com um instrutor

do equipamento (treinamento em rota) + voo de cheque.
Para a revalidação de uma carteira tipo avião/helicóptero o piloto deverá cursar um centro de treinamento homologado para a renovação do certificado teórico 2 horas de voo em rota com um instrutor de equipamento + voo de cheque.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Em virtude da demanda mundial e dinâmica do mercado de jatos executivos e helicópteros podendo ficar o operador sem operar seu equipamento devido a baixa quantidade de centros credenciados pela agência no mundo (visto que os mesmos atendem uma demanda mundial de treinamentos). EXEMPLO: em uma troca de pilotos a empresa ao contratar um novo terá que esperar o SLOT disponível no centro; aguardar o treinamento em simulador + todos os tramites de carteiras sem poder sua aeronave extremamente cara e ainda pagando um funcionário que não poderá exercer a sua função.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A realização do treinamento em organizações certificadas (CTAC) deverá garantir que pilotos mantenham um alto nível de proficiência no equipamento que operam. Os treinamentos teórico (ground) e prático (simulador ou aeronave) ministrados pelos CTAC, tanto no Brasil quanto no exterior, são mais controlados e padronizados que os treinamentos realizados por um PC ou PLA habilitado. Apesar de a medida trazer impactos no curto prazo, a ANAC entende que os benefícios à aviação brasileira serão compensadores, especialmente na aviação geral, já que os pilotos irão incorporar a elevada padronização operacional e os conhecimentos técnicos com os quais terão contato nos CTAC. Além disso, a expectativa é de que o mercado de treinamento se ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior.

Contribuição nº 154

Colaborador: Wagner Oliveira Mello

Instituição: Aeroclub de São Paulo

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Retirada da obrigatoriedade da necessidade de curso teórico como pré-requisito para o Piloto Privado de Avião ou Piloto Privado de Helicóptero que já possuem o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) para poder realizar a prova teórica, para retirar o seu segundo Certificado de Conhecimentos Técnicos de Avião ou Helicóptero.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

- 1) Retirada da necessidade de curso teórico obrigatório para a licença de Piloto Privado de Planador (PPL) como pré-requisito para a realização do exame teórico.
- 2) Fixar como obrigatoriedade de curso teórico para a licença de Piloto Privado de Avião (PPA) e Piloto Privado de Helicóptero (PPH) como pré-requisito para a realização da prova teórica, para obter o seu primeiro Certificado de Conhecimentos Técnicos (CCT).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

- 1) Retirada da necessidade de curso teórico obrigatório para a licença de Piloto Privado de Planador (PPL) como pré-requisito para a realização do exame teórico.

Seria inviável obrigar o candidato a uma licença de PPL realizar curso obrigatório visto que a existência da cultura de voo à vela no Brasil é muito pequena e ainda caminha a passos lentos para se expandir tornar-se obrigatório a realização de curso teórico como pré-requisito para a realização do exame teórico, afugentaria muitos alunos, pois a maioria busca o voo à vela como Robin e passa tempo de final de semana e poucos procuram para competição. Visto que cultura do voo à vela se tem em poucos estados somente 6 estados brasileiros possuem escolas e planadores para a prática do esporte e raramente são ocasionados acidentes e incidentes com planadores e tão pouco são feitas longo deslocamento com o planador se comparado com o avião que tem autonomia e a segurança de realizar voos de longa duração e grandes distancias deslocadas mas a sua porcentagem do numero de acidentes e incidentes houve um aumento considerável se comparado ao planador que já entra para o terceiro ano consecutivo sem acidentes e sem ocorrência de óbito.

- 2) Retirada da obrigatoriedade da necessidade de curso teórico como pré-requisito para o Piloto Privado de Avião ou Piloto Privado de Helicóptero que já possuem o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) para poder realizar a prova teórica, para retirar o seu segundo Certificado de Conhecimentos Técnicos de Avião ou Helicóptero.

Obrigar o candidato que já possui o Certificado de Habilitação Técnica (CHT) de Avião ou Helicóptero a realizar curso teórico obrigatório como pré-requisito para a realização do exame teórico, para obter uma nova licença de PPA ou PPH, o Certificado de Conhecimentos Técnicos (CCT), seria no mínimo falta de consideração com o PPA ou PPH, que já passou pelo curso teórico e já checam suas horas de voo de Avião ou Helicóptero, com tantas dificuldades pelo caminho e visto que são poucos os Pilotos Privados de Avião ou Helicóptero que querem obter sua segunda licença de Piloto Privado de Helicóptero ou Avião, pois o grande fator de não se ter muitos pilotos com CHT'S tanto de avião e helicóptero são os valores das horas de voo tanto de avião como de helicóptero que o aluno tem que custear estes valores e às vezes fica obrigado a interromper o seu curso pratico pelo alto valor das

horas de voo para obter sua primeira CHT, tornar obrigatório esta proposta seria o mesmo que fazer a aviação civil no Brasil a regredir ao passado e se teria mais ainda poucos pilotos com duas habilitações, tendo em vista que o candidato a uma nova licença de PPA ou PPH somente teria que estudar 3 matérias da grade curricular dos cursos teóricos de PPA e PPH das 5 matérias exigidas no curso teórico, seria inviável obrigar o piloto privado de avião ou helicóptero a ter que realizar curso teórico novamente e ter que estudar somente 3 matérias com a duração do curso teórico de 4 a 6 meses como a maioria dos cursos teóricos homologados tem sua grade curricular neste padrão, e as matérias de: Regulamentos de Tráfego Aéreo de Avião ou helicóptero, Teoria de voo de helicóptero ou avião e Conhecimentos técnicos de avião ou Helicóptero, sendo que na verdade o aluno teria que estudar somente a Teoria de Voo de Avião ou Helicóptero, pois nos cursos teóricos dos aeroclubes e escolas de aviação as turmas de PPA e PPH se juntam nas aulas de conhecimentos técnicos e regulamentos de tráfego aéreo, pois a diferença entre avião e Helicóptero entre estas matérias são muitos poucos e são abordadas somente algumas diferenças que cada aeronave possui uma da Outra.

2) Fixar como obrigatoriedade de curso teórico para a licença de Piloto Privado de Avião (PPA) e Piloto Privado de Helicóptero (PPH) como pré-requisito para a realização da prova teórica, para obter o seu primeiro Certificado de Conhecimentos Técnicos (CCT), como os cursos teóricos de Piloto Comercial.

É indispensável à obrigatoriedade de o candidato a sua primeira licença de Piloto Privado de Avião ou Helicóptero como pré-requisito para a realização da prova teórica, para obter o seu primeiro Certificado de Conhecimentos Técnicos (CCT). Visto que as maiorias dos alunos iniciantes dos aeroclubes e escolas de aviação já desistem pelo meio do caminho pela dificuldade da grade curricular dos cursos teóricos, ou seja, das matérias cobradas nos cursos teóricos a grande quantidade de dúvidas e de dificuldade que o aluno adquire durante o curso. Se o aluno que realiza o curso teórico homologado já desiste do curso pela dificuldade não seria de se imaginar que um candidato que estude por conta própria em sua casa tenha muita dificuldade, pois não se tem o auxílio de um professor com experiência e dedicação para sanar suas dúvidas e a aplicação de provas semanalmente e mensalmente corrigidas e explicadas em sala e até mesmo lições para o aluno realizar em sua casa, o apoio de um corpo docente para auxiliar o aluno durante o curso teórico, não exigir curso teórico obrigatório como pré-requisito para a prova teórica, seria em descuidar-se com a segurança da atividade aérea, pois um aluno que não frequenta curso teórico homologado acaba que por vezes progredindo em sua busca pela sua primeira licença com muitas dúvidas e dificuldade com as matérias exigidas para a prova teórica, não desmerecendo este candidato que estudou por conta própria com seus materiais, e conseguiu ser aprovado na prova teórica, mas infelizmente este aluno piloto seria um risco para a atividade aérea, como para si mesmo, para o seu instrutor e para os demais, pois infelizmente possui dúvidas que talvez o aluno que frequentou o curso teórico de forma eficiente não teria tais dúvidas.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 155

Colaborador: Francisco de Assis Conrado Acioli

Instituição: Aviação Executiva particular

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

IX - a seção 61.213 passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.213 Concessão de habilitação de tipo

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Concessão ou Revalidação de aeronaves tipo. Poderá ser realizado exames de proeficiencia em aeronaves tipo, na aeronave pretendida, desde que não existe simulador homologado no Brasil.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Fica totalmente inviável , mandar por exemplo revalidar ou conceder cht tipo em aeronaves de baixa performance e peso inferior a 15.000 (quinze mil) libras em simulador classe C ou D fora do Brasil..

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição já contemplada pela proposta de emenda apresentada na audiência pública, uma vez que a proposta de alteração ao RBAC 61 elimina da Subparte K a obrigatoriedade do uso de simuladores nível C ou D.

Contribuição nº 156

Colaborador: Francisco de Assis Conrado Acioli

Instituição: Piloto Linha Aérea

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Ao Excelentíssimo Senhor
Marcelo Pacheco dos Guarany

Att. Diretor-Presidente da ANAC – Agencia Nacional de Aviação Civil Nesta.	Goiania, 18 de Abril de 2014
<p>Venho através deste meio de comunicação, colocar esta renomada Agencia de Regulação de Aviação Civil Brasileira, a par de um assunto que atinge milhares de pilotos Brasileiros.</p> <p>Em relação a Resolução N. 305, de 18 de Fevereiro de 2014 referente a RBAC n. 61 que regulamenta a parte de Licenças, habilitações e certificados para pilotos categoria TPP(Transporte Publico Privado), que hora vai obrigar os referidos Pilotos a renovarem suas Certificações de habilitações técnicas TIPO em simuladores, venho colocar V. Exc. a par de algumas consequências que irão provocar tal obrigatoriedade, a seguir></p> <p>A) O Brasil será o único País no Mundo a obrigar uma classe a renovar seus certificados Fora do País.</p> <p>B) Sendo os Estados Unidos da America portador de 90 % dos simuladores credenciados, e a necessidade de visto para a entrada naquele País, corre o risco da embaixada americana negar os vistos para tal finalidade.</p> <p>C) O altíssimo custo de uma renovação (20 mil dólares) no simulador, sendo que no Brasil uma renovação na própria aeronave sairia por aproximadamente R\$ 1.000 (um mil reais)</p> <p>D) Não justifica obrigar uma aeronave classe Tipo de 10 lugares ou menos a renovação em simuladores de altíssimo custo.</p> <p>E) A Anac possui ou possuía , pessoal especializado para tal função de renovação de CHTs..(cheques ou re-cheques) inspetores e checadores..</p> <p>Venho ressaltar que o simulador é de suma importância no treinamento da tripulação, mas o termo obrigatoriedade e consequente saída do País para tal requalificação,não combina com as visões técnicas e inovadoras desta conceituada Agencia de Regulação de Aviação Civil..</p> <p>Pela atenção, antecipadamente, agradeço-lhes.</p> <p>Francisco de Assis Conrado Acioli Piloto Linha Aérea</p>	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Não preenchido. Contribuição enviada fora do formato do formulário padrão.	
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC	
A realização do treinamento em organizações certificadas (CTAC) deverá garantir que pilotos mantenham um alto nível de proficiência no equipamento que operam. Os treinamentos teórico (ground) e prático (simulador ou aeronave) ministrados pelos CTAC, tanto no Brasil quanto no exterior, são mais controlados e padronizados que os treinamentos realizados por um PC ou PLA habilitado. Apesar de a medida trazer impactos no curto prazo, a ANAC entende que os benefícios à aviação brasileira serão compensadores, especialmente na aviação geral, já que os pilotos irão incorporar a elevada padronização operacional e os conhecimentos técnicos com os quais terão contato nos CTAC. Além disso, a expectativa é de que o mercado de treinamento se ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior.	

Contribuição nº 157	
Colaborador: LUCAS COSTA SAVIANI	
Instituição:	
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR	
(1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC, na categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141 ou RBAC que venha a substituí-lo;	
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO	
Curso teórico de PP permanecerá facultativo. Por se tratar de uma licença de nível inicial, com prerrogativas limitadas, o crivo do conhecimento teórico do candidato pode ser realizado somente com a aprovação na banca teórica, ficando o método de estudo a critério dos candidatos.	
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE	
Eu realizei o exame teórico de 1ª época, Piloto Privado de Helicóptero dia 15/05/2014, onde fui aprovado em três matérias sendo elas REG, MET e CT, porém, fiquei de segunda época em duas matérias, NAV e TV. Estou dando continuidade em meus estudos para que eu possa realizar a prova com as matérias pendentes, e assim obter com êxito todas cinco matérias. Gostaria de pedir pela alteração do (RBAC nº61) onde exige a necessidade de curso teórico para a realização do exame teórico da	

ANAC, pois penso que por ser o curso inicial de Piloto Privado, todo candidato tem direito a escolher o método de estudo, pois se ele tiver competência para estudar sozinho, ele obterá a aprovação do exame teórico da ANAC que não é fácil, que realmente coloca a prova todo o conhecimento do candidato.

Solicito também, que autorizem deixar em aberto, uma nova data para o candidato realizar a prova de 2ª época, pois todos os locais para realizar a prova, estão com as datas cheias ou estão fechados trabalhando para a Copa do Mundo.

Eu estou me formando em Ciências Aeronáuticas e estudei e me esforcei muito para ser aprovado de primeira, mas eu não consegui passar em tudo e fiquei de 2ª época, não quero perder essa oportunidade de realizar a prova dessas duas matérias, estou tentando ligar em todas as ANAC para marcar a prova, mas não estou tendo êxito.

Peço a vossa compreensão, como estudante universitário, que almeja um sonho e está ansioso para realizá-lo.

Desde já agradeço,

Lucas Costa Saviani

Londrina, 30 de maio de 2014

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 158

Colaborador: Henri Siegert Chazan

Instituição: APPA – Associação de Pilotos e Proprietários de Aeronaves

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

(C) caso sejam utilizados dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(C) caso sejam utilizados dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD e AATD com homologação específica de aeronave que pretende simular), tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Os simuladores de qualificação ATD são normalmente utilizado para treinamento de voo por instrumento e representam genericamente uma aeronave.

Atualmente, existem no mercado simuladores homologado como AATD específicos de uma determinada aeronave.

Nos Estados Unidos, a FAA aceita estes simuladores AATD para o treinamento visando a concessão de habilitação de tipo. Anexo a documentação do simulador full motion Redbird K35, homologado para simular a aeronave TIPO Beechcraft King Air 350 e a documentação da escola Potomac Flight Training que oferece curso inicial e recorrente de King Air 350.

Um simulador FFS C ou D custa aproximadamente USD 10.000.000,00, muitas vezes o valor da própria aeronave. Pelo seu alto valor, acessível somente para empresas que operam aeronaves grandes de linha aérea, o treinamento passa a ser feito em voo real, o que é desaconselhável para o treinamento de piques e falhas. E é absolutamente impraticável em uma aeronave monomotora. O voo real somente se justifica para treinamento de pousos e decolagens.

Estes equipamentos full motion AATD específicos custam menos do que 5% do valor de um simulador FFS, aproximadamente USD 200.000,00 e estão disponíveis para aeronaves como por exemplo Beechcraft King Air 90 e 350, Piper Meridian/Matrix/Malibu e Cessna CJ1+, Citation Mustang e CARAVAN.

No intuito de elevar a segurança de voo em nosso País, algumas aeronaves possuem uma exigência de treinamento maior do que nos seus países de origem, o que significa que existem poucos simuladores FSTD fora do Brasil para atender a demanda que iremos necessitar.

E no Brasil atualmente não existe nenhum simulador full motion FSTD para estas aeronaves citadas. Poderá ocorrer uma falta ou “apagão” de pilotos habilitados em Caravan ou King Air 90, por exemplo.

Esta concessão permitirá um treinamento viável economicamente para milhares de tripulantes de aeronaves como Cessna 208 Caravan e Beechcraft King Air 90 no Brasil, sem a necessidade de viagens internacionais e obtenção de vistos, **ELEVANDO MUITO OS NÍVEIS DE SEGURANÇA DE VOO.** Estes simuladores AATD são utilizados pela FAA para treinamento de checkadores.

[Obs.: O proponente apresentou diversos arquivos anexos referentes à “documentação do simulador full motion Redbird K35, homologado para simular a aeronave TIPO Beechcraft King Air 350 e a documentação da escola Potomac Flight Training que oferece curso inicial e recorrente de King Air 350”, que foram analisados pela ANAC mas não puderam ser inseridos aqui.]

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A proposta apresentada pela ANAC já atende ao solicitado. Conforme definição constante do parágrafo 61.2(a)(11) do RBAC 61, o termo “dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD)” representa um gênero nos quais se incluem todos os dispositivos de simulação de voo devidamente qualificados, sejam eles simuladores de voo completos (FFS) ou treinadores estáticos (ATD e FTD), como se vê a seguir:

61.2

(a) ...

(11) Dispositivo de Treinamento para Simulação de Voo (Flight Simulation Training Device - FSTD) significa qualquer equipamento no qual as condições de voo podem ser simuladas no solo e que esteja qualificado pela ANAC como abaixo:

(i) Simulador de Voo (Full Flight Simulator - FFS);

(ii) Dispositivo de Treinamento de Voo (Flight Training Device – FTD) ; e

(iii) Treinador de Voo por Instrumentos (Aviation Training Device - ATD).

Contribuição nº 159

Colaborador: Angelo Roger Sales da Silva

Instituição: PUC Goiás

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Inc. III/IV/VII/VIII

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Inc. III/IV/VII/VIII

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não necessariamente um aluno está preparado para prestar banca de PPA somente estudando em aeroclube ou universidade. Ótimos pilotos hoje não fizeram banca com aeroclube ou universidade. Deve se pensar também nas condições financeiras de todos. O prazo que a ANAC leva para colocar o nome do aluno como disponível para a realização da prova é muito grande, o que dificulta a marcação da prova e atrapalha nos planos da profissão, que exige sempre agilidade.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 160

Colaborador: GUSTAVO BONIFACIO RODRIGUES

Instituição: WINGS ESCOLA DE AVIAÇÃO

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado

(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente à categoria a que pretenda obter a licença.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado

(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve:

(1) Ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC, na categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141 ou RBAC que venha a substituí-lo;

(b) Ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente à categoria a que pretenda obter a licença.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O exame teórico efetuado na ANAC não contempla a análise do conhecimento do candidato no que refere a planejamento de voo, leitura e interpretação de cartas meteorológicas, tais quais: WIND ALOFT; SIGWX LOW; SIGWX HIGH e outras.

Atualmente é cobrado do candidato apenas o conhecimento teórico de navegação. Tal cobrança compromete não apenas o foco das aulas de voo, aonde o INV-A/H precisará ensinar e corrigir tendências para o correto planejamento de voo e adicionar o conhecimento para análise de risco de uma navegação para segurança do piloto aluno. Isso também prejudica a evolução do candidato em outras licenças (IFR).

Além disso, o curso prático possui missões de navegação, prevendo inclusive navegação solo do aluno.

A “banca” de avaliação teórica da ANAC encontra-se defasada com o que as escolas de voo ensinam e esperam do piloto aluno. A alteração do regulamento ao excluir a obrigatoriedade do curso teórico constitui na falácia do “argumentum ad consequentiam” (argumento por consequência ou erro de lógica).

A ANAC argumenta o seguinte para a retirada da obrigatoriedade do curso teórico:

“Por se tratar de uma licença de nível inicial, com prerrogativas limitadas, o crivo do conhecimento teórico do candidato pode ser realizado somente com a aprovação na banca teórica, ficando o método de estudo a critério dos candidatos “

Ao ser averbada a licença de piloto privado, conforme RBAC 61.85, o Piloto privado possui as prerrogativas de atuar sem remuneração, como **piloto em comando** ou segundo em comando de aeronave da categoria Adequada à sua licença e que realize voos não remunerados e sem qualquer tipo de aproveitamento comercial.

Ou seja, a premissa de ser uma licença de nível inicial e prerrogativas limitadas é falsa em função da consequência do piloto privado ter a prerrogativa de PILOTO EM COMANDO sem ter demonstrado em um exame teórico todo o conhecimento para atuar como piloto em comando.

Isso demonstra a urgência em adequação ou da prova da ANAC, voltando a constar uma navegação completa na prova de PP-A/H e a obrigatoriedade do curso teórico para piloto.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 161

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.3 (h) O piloto envolvido em acidente aeronáutico terá sua(s) habilitação(ões), relacionadas à ocorrência, suspensa(s) a partir da data do evento.

(...)

(j) Os requisitos constantes dos parágrafos (i)(2) e (i)(3) desta seção podem ser dispensados, caso haja constatação, na investigação do acidente, que não houve a participação de fator operacional para a ocorrência do acidente aeronáutico.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.3 (h) O piloto envolvido em acidente aeronáutico terá sua(s) habilitação(ões) relacionada(s) à ocorrência suspensa(s), a menos que seja constatado, durante a investigação do acidente, que não houve participação de fator operacional para a ocorrência do acidente aeronáutico.

(...)

(j) [Reservado]

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Salvo engano, a ANAC toma conhecimento oficialmente do acidente por meio de Ficha de Notificação e Confirmação de Ocorrência – FNCO 05C, proveniente do CENIPA e enviada à GGAP (Vide MPR-001-004/GGAP). A GCEP, antiga GPEL, então é notificada por meio do Boletim de Registro de Ocorrência Aeronáutica – BROA, enviado pela GGAP, que é o documento que inicia o processo administrativo de suspensão (vide MPR 061-001). Porém, este documento já tem informação sobre a participação de fator operacional para a ocorrência do acidente. Portanto, não há sentido em se exigir a suspensão da habilitação se a ANAC deverá revogá-la no mesmo momento, já que o parágrafo 61.3(j) prevê que os requisitos do parágrafo 61.3(i) para revogação da suspensão podem ser dispensados se não houve fator operacional. [Neste ponto, vide contribuição ao parágrafo 61.3(j) – que deverá ser desconsiderada caso se aceite essa, ficando o parágrafo reservado]

Nos casos em que não houver fator operacional (atual 61.3(j)), a ANAC nem deveria suspender a habilitação, ficando suspenso apenas o CMA, conforme o RBAC 67.17 (que é mais restritivo, pois considera também incidentes graves).

Ainda, foi incluído o “(s)” após “relacionada”, por também se referir a “habilitação(ões)”; e foram retiradas as vírgulas entre “relacionada(s) à ocorrência” por se tratar de condição restritiva – e não explicativa – para determinar a(s) habilitação(ões) que será(ão) suspensa(s).

Observo que a nova proposta, ao não estabelecer data, permite também que a suspensão ocorra a partir da data do acidente – desde que os trâmites administrativos entre o CENIPA e a ANAC assim permitam – não havendo mais, porém, o requisito de que a habilitação fosse suspensa na data do evento. Caso se intencione manter no RBAC 61 a exigência de que o piloto não utilize as prerrogativas da habilitação enquanto a ANAC não tiver formalmente verificado se houve ou não fator operacional, sugiro fazer distinção entre o impedimento de utilizar a habilitação (suspensão “na prática”) do lançamento da condição no sistema (suspensão “formal”) e detalhar que o impedimento existe mesmo que a condição não tenha sido lançada no sistema. Observo que, nesse caso, a ANAC deverá por algum modo comunicar o candidato que foi concluída a avaliação da existência de fator operacional, informando se a habilitação foi “formalmente suspensa” (caso positivo) ou se o impedimento “na prática” pode ser interrompido e o piloto pode voltar a voar, bastando apenas a atualização do CMA (caso não tenha havido fator operacional).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a

elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 162

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

[Na minuta, consta a retirada do parágrafo 61.233(a)(5)(iv):

61.233(a)(5)(iv) para ministrar instrução de voo em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de sustentação por potência, o solicitante deve possuir, adicionalmente, um mínimo de 15 (quinze) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretenda ministrar a instrução de voo; e]

(...)

61.237(b)(2) ser titular de habilitações válidas para as quais a instrução estiver sendo ministrada; e

(3) ser habilitado como piloto em comando da aeronave a ser usada para a instrução de voo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.233(a)(5)(iv) [Removido]

(...)

61.237(b)(2) ser titular de habilitações válidas para as quais a instrução estiver sendo ministrada;

(3) ser habilitado como piloto em comando da aeronave a ser usada para a instrução de voo;

(4) para ministrar instrução de voo em aviões multimotores, helicópteros e aeronaves de sustentação por potência, possuir, adicionalmente, um mínimo de 5 (cinco) horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo da aeronave a ser usada para a instrução de voo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Na justificativa da proposta, se aponta que a retirada da exigência de horas mínimas se deveu à harmonização com padrões internacionais, como o Anexo 1 e o FAR 61.

Ocorre que o FAR 61.195(f) traz requisito semelhante ao que constava no RBAC 61.233(a)(5)(iv), com duas diferenças:

- O mínimo era de 5 horas, em vez de 15.

- O requisito se encontra na seção de limitações, e não nos requisitos de concessão da habilitação.

Portanto, caso a alteração seja consumada, creio que caberia uma retificação da justificativa, já que não haveria harmonização ao FAR 61.

Observa-se ainda que o requisito de 15 horas no modelo consta no LAR 61.535(f), do SRVSOP/ICAO.

No mérito, me parece importante que o instrutor tenha voado, como piloto em comando, o modelo de aeronave que será utilizado na instrução, pois isso permitiria que o próprio instrutor já tivesse minimamente vivenciado um pouco das situações para a qual está preparando seu aluno. Imagino que um mínimo de 5 horas, como aqui proposto, não inviabilizaria ou mesmo colocaria grandes obstáculos para que um instrutor ministrasse instrução em um dado modelo, colaborando, por outro lado, para uma melhor garantia da qualidade da instrução.

Quando à localização do requisito no regulamento (caso seja aceita a proposta de mantê-lo, independentemente de quantas horas serão requeridas), entendo que deveria estar no parágrafo 61.237(f), pois a seção 61.237 é a que mais se aproxima da FAR 61.195, pois é um requisito para a utilização das prerrogativas da habilitação – e não diretamente para a concessão dessa habilitação.

No Brasil, conforme o RBAC 61.3(e), a habilitação de instrutor de voo é concedida por categoria de aeronave (INVA para a categoria avião, INVH para a categoria helicóptero, etc) e, assim, quando avaliando o cumprimento da seção 61.233, que trata dos requisitos de concessão da habilitação de instrutor para uma dada categoria, não deveria constar requisito específico de um modelo – até porque o instrutor não precisaria solicitar nova concessão quando quisesse passar a ministrar instrução em um novo modelo dentro da mesma categoria. No máximo, entendo que deveria constar como requisito no parágrafo 61.233(a)(5) uma menção a que o instrutor deveria demonstrar ter o mínimo de 5 horas em algum modelo específico da categoria, “de acordo com 61.237(b)(4)” (embora, com a redução para 5 horas, seja quase impossível um piloto não possuir 5 horas em comando em algum modelo específico, já que teria que ter cumprido 70 horas em comando em avião ou 35 horas em helicóptero para se tornar piloto comercial). Talvez esse requisito pudesse até constar apenas no parágrafo 61.233(a)(6), exigindo, para o exame de perícia, que o instrutor utilizasse uma aeronave para a qual tivesse 5 horas de piloto em comando - caso se tratasse de um avião multimotor, helicóptero ou aeronaves de sustentação por potência.

No entanto, o ponto principal da proposta é que se mantenha a existência do requisito, reduzindo-o para 5 horas, em conformidade com o FAR 61.195(f), e agrupando-o junto às demais condições para exercer a prerrogativa de instrutor, no RBAC 61.237(b).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre e das 200 horas em comando para a habilitação de instrutor de voo foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 163

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.237(f) Até 21/6/2014, as prerrogativas desta subparte se aplicam aos pilotos comerciais e pilotos de linha aérea quando estiverem ministrando instrução de voo em empresas de transporte aéreo público, serviços aéreos especializados e serviços aéreos privados.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.237(f) As prerrogativas desta subparte se aplicam aos pilotos comerciais e pilotos de linha aérea quando estiverem ministrando instrução de voo de acordo com programas de treinamento aprovados pela ANAC, no âmbito de empresas de transporte aéreo público certificadas segundo o RBAC 121 ou o RBAC 135.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

As empresas citadas (especialmente as de transporte aéreo público, com operações sob os RBACs 121 e 135) possuem instrutores autorizados a ministrar instrução de acordo com regulamentos próprios. Porém, estas instruções também visam à emissão de uma licença e/ou habilitação, prerrogativas previstas ao titular de uma habilitação de instrutor de voo, conforme 61.237(a)(2). O parágrafo 61.237(f), hoje, autoriza tais empresas a continuarem utilizando seus próprios pilotos, mesmo que não possuam habilitação de instrutor de voo, para ministrarem instrução de voo a seus demais pilotos, em seus processos de concessão e revalidação de habilitações. Após o vencimento do prazo, esta prerrogativa deixará de estar prevista no RBAC 61.

Supondo que era necessária essa previsão para que esses instrutores tivessem essa prerrogativa (de outra forma, não haveria por que constar esse parágrafo no atual RBAC 61), o vencimento do prazo previsto implicaria que esses instrutores perderiam a prerrogativa e, portanto, a partir de 21/06/2014 apenas os instrutores de empresas que possuíssem habilitação de instrutor – além de cumprir com os requisitos específicos de seus regulamentos – poderiam continuar a ministrar instrução.

Entendo que o assunto não foi amplamente discutido e resolvido entre as empresas (que, por exemplo, não passaram a incluir o requisito de que seus instrutores tivessem habilitação de INVA/INVH em seus programas de treinamento, nem passaram a buscar obter tal habilitação), exigindo, assim, no mínimo, uma extensão do prazo.

A prerrogativa existe desde o RBHA 61.5(i)(3), portanto o RBAC 61 apenas estendeu a validade dessa prerrogativa. Proponho que o prazo seja retirado, de forma que a prerrogativa continue válida, com algumas alterações, e que os instrutores de empresas que possuem programa de treinamento operacional aprovado pela ANAC, como as certificadas segundo os RBAC 121 e 135, possam continuar a atender somente os requisitos destes próprios regulamentos, não sendo exigida habilitação de instrutor de voo. A proposta se baseia em harmonização com o FAR, o LAR e o Anexo 1, bem como no texto que já consta no RBAC 61 (e constava no RBHA).

O FAR 61.3(d)(3)(ii) permite que um piloto de linha aérea ministre instrução, de acordo com um programa de treinamento aprovado de acordo com o FAR 121 ou 135.

O LAR 61.555 trata das atribuições do instrutor de voo. A [CA PEL-001](#), publicada pelo SRVSOP/ICAO, para esclarecer e servir de guia aos Estados membros do SRVSOP sobre o cumprimento dos requisitos dos LAR, esclarece que os requisitos do LAR 61.555 não se aplicam a instrutores de voo de operadores de serviços aéreos, já que tais instrutores devem cumprir os requisitos de qualificação e instrução dos LAR correspondentes (LAR 121 ou LAR 135).

O Anexo 1, no item 2.8.2, também estabelece as atribuições do titular da habilitação de instrutor de voo, fazendo uma ressalva ao contido no item 2.1. Dentro do item 2.1, no 2.1.8, temos as situações que requerem autorização para ministrar instrução. Então, é esclarecida que tal autorização pode compreender ou a habilitação de instrutor ou autorização para atuar em entidade que seja autorizado a ministrar instrução de voo. Neste caso, havendo programa de treinamento aprovado para os operadores segundo os RBACs 121 e 135, eles poderiam ser considerados entidades autorizadas a ministrar instrução de voo (embora não seja seu foco). A única diferença, neste caso, é que o Anexo 1 requereria que os instrutores dessas empresas recebessem autorização específica da ANAC – o que não ocorre de forma geral, hoje), mas creio que isso seja mais uma formalidade a ser colocada pelo RBAC 121 e 135 do que um impedimento a que esses instrutores ministrem instrução.

No texto proposto, foi mencionado explicitamente que o treinamento deve ocorrer de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC e no âmbito da empresa (ou seja, o instrutor não tem prerrogativa para ministrar tal treinamento fora da empresa, ainda que obedecendo o programa da empresa).

Ainda, a autorização foi restrita a operadores sob os RBACs 121 e 135, pois não há programa de treinamento aprovado para empresas de serviço aéreo especializado (SAE) e, para serviços aéreos privados, a minuta de RBAC 125 não estabelece requisitos de instrutor.

Foi mantida a diferença de texto em relação ao FAR, pois entendo que pilotos comerciais também poderiam ministrar instrução, em

empresas sob o RBAC 135.
Há uma Nota Técnica da GPTO-SP (então GVAG-SP) sobre o assunto, protocolo 00066.019478/2013-71, que encaminho em anexo.
Por fim, observo que o parágrafo 61.237(f) é citado no parágrafo 61.23(c), devendo-se avaliar, em conjunto, se alterações no 61.237(f) ou a perda de sua vigência (após o prazo de 21/06/2014) motivariam alteração no 61.23(c).
Solicito que esta proposta prevaleça, como representante de minha participação nesta audiência pública, sobre a proposta que enviei anteriormente para o mesmo parágrafo (em que o texto proposto continha apenas uma prorrogação do prazo).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aproveitada. O parágrafo foi alterado conforme sugerido.

Contribuição nº 164
Colaborador: Renato Calegari
Instituição: Piloto – Aviação Executiva e Instrutor de Voo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Concessão de habilitação Tipo
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Exigência do Simulador apenas para concessão INICIAL de uma habilitação Tipo, não sendo necessário para revalidação.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Sou totalmente a favor de treinamento em Simulador, porém considero inviável ser obrigatório para todos. Pois desta forma haverá vários pilotos que terão suas habilitações vencidas por falta de disponibilidade em Simuladores.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A realização do treinamento em organizações certificadas (CTAC) deverá garantir que pilotos mantenham um alto nível de proficiência no equipamento que operam. Os treinamentos teórico (ground) e prático (simulador ou aeronave) ministrados pelos CTAC, tanto no Brasil quanto no exterior, são mais controlados e padronizados que os treinamentos realizados por um PC ou PLA habilitado. Apesar de a medida trazer impactos no curto prazo, a ANAC entende que os benefícios à aviação brasileira serão compensadores, especialmente na aviação geral, já que os pilotos irão incorporar a elevada padronização operacional e os conhecimentos técnicos com os quais terão contato nos CTAC. Além disso, a expectativa é de que o mercado de treinamento se ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior.

Contribuição nº 165
Colaborador: Renato Calegari
Instituição: Piloto – Aviação Executiva e Instrutor de Voo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Exigência mínima para INVA
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Experiência mínima de 100 horas em comando para a concessão de habilitação de INVA.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Se a experiência mínima exigida for de 200hs, as escolas terão dificuldades de contratar instrutores. Sendo que a grande maioria dos pilotos inicia a sua carreira profissional como Instrutores de Voo. Por outro lado, 100hs em comando já significa uma boa experiência para um piloto ministrar uma instrução.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 166
Colaborador: Renato Calegari
Instituição: Piloto – Aviação Executiva e Instrutor de Voo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Obrigatoriedade da habilitação de “acrobacia”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Manter a obrigatoriedade da habilitação de “acrobacia”
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Se tirar esta obrigatoriedade, veremos vários pilotos se achando capaz de efetuar manobras acrobáticas. E para tais manobras é crucial a realização de um BOM curso de acrobacia. Com certeza teremos um aumento em números de acidentes com a aviação geral “leve”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
A ANAC entendeu que se trata de uma atividade aerodesportiva em que não há assimetria de informação por parte dos participantes e baixo risco de externalidades devido ao fato de essas atividades serem executadas em áreas reservadas para tal e longe de pessoas desavisadas. Dessa forma entendeu-se por bem não regular a qualificação dos pilotos de acrobacia por meio de emissão de habilitação específica. No entanto, os requisitos para as operações de acrobacia continuarão em vigor na Seção 91.303 do RBHA 91, na IAC 91-1001, ou nas disposições correspondentes que virem a substituí-los.

Contribuição nº 167
Colaborador: Renato Calegari
Instituição: Piloto – Aviação Executiva e Instrutor de Voo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Curso de CRM
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Mandatário curso de CRM para concessão da Licença de Piloto Comercial
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Milhares de acidentes e incidentes já foram evitados com a aplicação de conhecimentos adquiridos em Curso de CRM. E infelizmente a maioria dos pilotos somente faz curso de CRM quando ingressam em Empresas operadas de acordo com o RBAC 135 e 121. Com certeza esta obrigatoriedade tornará a aviação geral brasileira mais segura!
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 168
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro
Instituição: Embraer S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
§61.29 Contagem e registro de horas de voo
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
§61.29 (d) Para fins de contagem das horas de voo, para concessão de uma licença de piloto de grau superior, o titular de uma licença de piloto quando atuar como segundo em comando de uma aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 1 (um) piloto, mas que, devido à operação, a ANAC determinar que necessite um segundo em comando que possua contrato de trabalho com o explorador da aeronave, deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinquenta por cento) do tempo de voo na função de segundo em comando.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Durante o workshop realizado na ANAC em março/2014, a agência manifestou interesse em incluir na seção §61.29 provisões para contagem de horas por pilotos atuando como segundo em comando em aeronaves com tripulação mínima requerida de somente um piloto. A Embraer entende que a experiência adquirida, mesmo em aeronaves que não requeiram o segundo em comando, é válida e deveria ser creditada para o avanço dos pilotos que buscam licenças mais elevadas. A atuação como segundo em comando neste tipo de operação seria um caminho adequado para viabilizar que os pilotos avançassem em suas carreiras.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 169
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro
Instituição: Embraer S.A.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
§61.213(a)(2)(ii), §61.213(a)(3)(ii), §61.213(a)(4)(i)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Substituir a determinação de que o programa de treinamento de solo, programa de treinamento de voo e exame de proficiência devem ser realizados em CTAC por “CTAC ou de acordo com programa de treinamento aprovado conforme o RBAC 121 ou RBAC 135”.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A intercambialidade entre os RBAC 121, 135 e 142 está claramente reconhecida nestes regulamentos (§121.401(a), §135.324(a), §142.1(a)(2)). Entretanto, estes são regulamentos aplicáveis a pessoas jurídicas (operadores e centros de treinamento). O regulamento aplicável aos pilotos é o RBAC 61, que também deve prever todas as formas aceitáveis pela ANAC para sua qualificação. Caso esta característica não esteja prevista no RBAC 61, a interpretação ao pé da letra da regulamentação leva a entender que os operadores estão cumprindo adequadamente seus requisitos de programas de treinamento e de tripulantes, mas os próprios tripulantes não estão cumprindo com o que é determinado para sua qualificação no RBAC 61.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aproveitada. O texto do parágrafo 61.215(c) foi alterado para deixar claro que, para pilotos empregados em empresas aéreas, os treinamentos de solo e de voo para a concessão e revalidação da habilitação de tipo devem ser feitos nos termos do programa de treinamento aprovado sob os RBAC 121 ou 135.

Contribuição nº 170

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro

Instituição: Embraer S.A.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

§61.213(a)(2)(iii), §61.213(a)(3)(iii)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(iii) o treinamento de solo pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não exista CTAC certificado ou validado, acessível e com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Neste caso o treinamento deve observar o disposto em Instrução Suplementar; e

(iii) o treinamento de voo pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não exista Centro de Treinamento certificado ou validado, acessível e com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Nesse caso o treinamento deve ser feito conforme Programa de treinamento aprovado pela ANAC ou pela autoridade de certificação primária, caso não haja programa de treinamento aprovado deve observar o disposto em Instrução Suplementar incluindo no mínimo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O termo “para as quais não exista CTAC” é muito restritivo. Pode existir CTAC que atenda aos critérios da proposta, mas que na prática não seja acessível aos pilotos. Por exemplo, pode ser um CTAC que não tem capacidade para suprir toda a demanda por treinamento em um determinado tipo, ou um CTAC certificado pela ANAC, mas localizado no exterior. Mesmo que a intenção seja esclarecer os critérios em Instrução Suplementar, é mais apropriado que a IS defina uma interpretação para “exista CTAC acessível” do que para “exista CTAC”.

Correção editorial incluindo o verbo “deve” na frase.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A realização do treinamento em organizações certificadas (CTAC) deverá garantir que pilotos mantenham um alto nível de proficiência no equipamento que operam. Os treinamentos teórico (ground) e prático (simulador ou aeronave) ministrados pelos CTAC, tanto no Brasil quanto no exterior, no exterior, são mais controlados e padronizados que os treinamentos realizados por um PC ou PLA habilitado. Apesar de a medida trazer impactos no curto prazo, a ANAC entende que os benefícios à aviação brasileira serão compensadores, especialmente na aviação geral, já que os pilotos irão incorporar a elevada padronização operacional e os conhecimentos técnicos com os quais terão contato nos CTAC. Além disso, a expectativa é de que o mercado de treinamento se ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior.

Contribuição nº 171

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro

Instituição: Embraer S.A.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

§61.213(a)(4)(ii)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(ii) caso o treinamento de voo não tenha sido realizado em CTAC, o exame de proficiência deve ser realizado em aeronave ou simulador de voo (de nível determinado em Programa de Treinamento aprovado pela ANAC ou pela autoridade de certificação primária, qualificado e aprovado pela ANAC), do mesmo tipo utilizado durante o treinamento; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O parágrafo §61.213(a)(4)(ii) trata do exame de proficiência aplicado a piloto que realizou seu treinamento de voo fora de CTAC, de acordo com §61.213(a)(3)(iii). Se o critério para este treinamento é que seja realizado de acordo com programa de treinamento aprovado pela ANAC ou pela autoridade de certificação primária, o critério para o exame de proficiência também deveria prever a utilização de dispositivo de treinamento conforme este mesmo programa.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aproveitada. O parágrafo 61.213(a)(4)(ii) se refere somente ao treinamento realizado fora de CTAC, ministrado por um PC ou PLA habilitado na aeronave, nos casos em que não há CTAC disponível. Nesses casos, o uso de simulador não é possível, uma vez que o treinamento não está vinculado a nenhuma entidade certificada. Adicionalmente, cabe lembrar que os exames de proficiência relativos aos treinamentos realizados por empresas aéreas não serão regidos por esse parágrafo, mas sim pelos programas de treinamento aprovados segundo os RBAC 121 e 135.

Contribuição nº 172

Colaborador: Marcelo Damer

Instituição: Instrutor de voo

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Subparte D – Licença de piloto privado
Subparte G – Licença de piloto de linha aérea
Subparte H – Licença de piloto de planador
Subparte I – Licença de piloto de balão livre

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Sugiro a permanência da emenda 2 nos itens acima citados.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Hoje em dia é comum ver pilotos voando sem carteira e aeronaves irregulares voando. Entendo que sendo obrigatório o aluno piloto fazer o curso em uma escola homologada, o faria um piloto mais bem preparado, conhecendo os reais riscos da profissão e aprendendo a voar com segurança e aplicando os conhecimentos obtidos na escola. As aeronaves de desporto e/ou as irregulares e os pilotos "sem carteira" hoje voam no mesmo espaço aéreo que táxis aéreos, companhias aéreas, escolas de aviação, proprietários executivos e ainda os aerodesportistas responsáveis, colocando todos esses em risco. Fazer todos terem o mesmo conhecimento, o mesmo entendimento e o mesmo grau de responsabilidade, fará com que todos voaremos com mais segurança. E a única maneira disso acontecer e fazer com que todos os candidatos a pilotos passem por uma escola homologada.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 173

Colaborador: Francisco Costa

Instituição: particular

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Aspecto não previsto: Item (a).(1) da seção 61.141, que trata dos requisitos de experiência prática para a concessão da licença de piloto de linha aérea.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Seção 61.141, item (a).(1):
Esta seção deve ser redigida de forma a não deixar dúvidas sobre qual HABILITAÇÃO mínima o piloto que pleiteia uma LICENÇA de PLA pode requerer a referida licença (MNTE, MLTE ou tipo).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Na legislação passada (RBHA 61), a emissão da LICENÇA de PLA esta vinculada, minimamente, à HABILITAÇÃO multimotor terrestre. Ainda que não houvesse essa exigência explícita no regulamento, essa era uma exigência recorrente, inclusive por parte do órgão regulador.

Este vínculo entre LICENÇA e HABILITAÇÃO não existe na legislação americana, por exemplo, onde é possível ter a LICENÇA de PLA (Airline Transpor Pilot) atrelada a uma HABILITAÇÃO monomotor. O RBAC 61 atual não é claro sobre haver ou não a possibilidade de, cumpridos os novos requisitos de horas constantes da seção 61.141 (a).(1) e da seção 61.143, obter a LICENÇA de PLA em aeronave monomotor terrestre.

Acho válido enfatizar que a legislação americana PERMITE a concessão da LICENÇA de PLA em aeronave de HABILITAÇÃO monomotora, fazendo uma separação correta e assertiva entre LICENÇA E HABILITAÇÃO.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61..

Contribuição nº 174
Colaborador: Francisco Costa
Instituição: particular
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Aspecto não previsto: Item (b) da seção 61.215, que trata da requalificação da habilitação de tipo
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Seção 61.215, item (b): <u>Onde se lê:</u> “A requalificação consiste em uma nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, instrução de voo e proficiência para concessão da habilitação de tipo pertinente”. <u>Deve ficar:</u> “A requalificação consiste em uma nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos (através da realização de prova de conhecimentos teóricos da referida aeronave), instrução de voo (na quantidade mínima de XX horas se realizada na aeronave ou de XX horas se realizada em simulador classe C ou D qualificado ou validado pela ANAC) e proficiência (através de realização de exame) para concessão da habilitação de tipo pertinente”.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A redação atual da norma, sem especificar como se dá a comprovação de conhecimentos teóricos, de proficiência, e, sobretudo, da necessidade mínima de horas de instrução para requalificação, da margem para interpretações e exigências muito amplas por parte do órgão regulador e dos provedores de serviço sobre qual é a exigência mínima para requalificação. Sugiro que o novo texto, no que se refere a instrução de voo, especifique minimamente o item 61.23 como treinamento mínimo para instrução prática, uma vez que, salvo melhor juízo, não há nenhuma outra referência à quantidade mínima de horas necessárias para instrução. Com isso, dito “poder discricionário” permite ao órgão regulador exigir, para uma requalificação, a mesma instrução requerida para a concessão inicial da habilitação de tipo, o que não é correto.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aproveitada. Requisitos para revalidação foram definidos e a requalificação foi excluída.

Contribuição nº 175
Colaborador: Mauro de Mattos
Instituição: Instrutor de voo
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Subparte D Licença de Piloto Privado Subparte G Licença de PLA Subparte H Licença de Piloto de Planador Subparte I Licença de Balão livre Subparte R CPL Certificado de Aeronave Leve Esportiva
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Sugestão que todos os cursos mencionados sejam obrigatórios serem realizados em escolas homologadas pela Agência nacional de Aviação Civil.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Sobre os Cursos de Piloto Privado, Piloto de Linha Aérea, Piloto de Planador, Licença de Balão livre, CPR Certificado de Aeronave leve esportiva. A minha opinião sobre todos esses cursos, é de que todos os mesmos teriam que ser feitos em escolas homologadas pela ANAC. E também os cursos de balão livre teriam que ser feitos provas de conhecimentos teóricos e práticos pois esse esporte tem muito perigo grande de se tratar de uma aeronave que não pode ser pilotada pelo piloto mas sim pelo sabor dos ventos. O curso de piloto de planador poderia ser feito a parte teórica com emissão de certificado teórico pela escola homologada pela agência, para que os alunos tenham uma bagagem de conhecimentos teórico que possa vir a ajudar ao curso de piloto privado de avião já que o mesmo abate 15 horas do curso prático de piloto privado.

CONFORME RBAC 61 Emenda 2.

Sobre o (CPL) Certificado de Aeronave Leve Esportiva todo o piloto tem que ter obrigatoriedade de fazer o curso de piloto privado de avião e os voos de instrução conforme o manual da ANAC com as respectivas partes teóricas e horas de voo obrigatórias e também as suas aeronaves homologadas e registradas no RAB.

Obs. Os pilotos de Ultraleve são uma ameaça a segurança do tráfego aéreo pois os mesmos nem voam com habilitações e nem conhecimentos teóricos necessários para pilotar uma aeronave.

E dividem o mesmo espaço aéreo em que voam pilotos privados, comerciais, linhas aéreas, agrícolas, taxi aéreos entre outros.

Como sugestão mencionadas acima sugiro que os mesmo sejam seguidos a risca e sejam obrigatórios a partir de 22 de junho de 2014 todos os cursos homologados.

Para ai sim nos termos maior ordem e segurança operacional para aviação geral no Brasil e no mundo.

Não vamos deixar acontecer algo de grave ou uma tragédia acontecer com vítimas para ai sim tomar atitudes que possam mudar a aviação.

Atenciosamente.

Mauro de Mattos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Quanto ao CPL, a atual proposta não abrange alterações sobre este tema. O assunto deverá ser discutido em próximas emendas ao RBAC 61.

Contribuição nº 176

Colaborador: Otavio Freo

Instituição: Gerente de Segurança Operacional da AERONOP Escola de Aviação Civil

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Subparte D

Licença de Piloto Privado

Subparte G

Licença de Piloto de Linha aerea

Subparte H

Licença de Piloto de Planador

Subparte I

Licença de Balão livre

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Sugiro que fique conforme previsto e já consta na emenda2 do RBAC 61

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

1º Justificativa

Respondendo a Justificativa de quem propõe a emenda, nº 3:

- Justamente por se tratar de uma licença de nível inicial, deve-se dar uma doutrina e uma experiência de instrutores qualificados, em repassar suas experiências na Aviação.

- O espaço aéreo onde se pratica o voo é o mesmo para todos, as regras do ar são bem claras só a duas diferenças de regras. São as Regras de voo por instrumento e as Regas de voo visual. Não a uma separação de espaço aéreo dizendo onde o PP vai voar onde o PC vai voar, ou onde o PLA vai voar, ou seja todos partilham o mesmo espaço aéreo a diferença esta apenas no tipo IFR ou VFR, não existe na realidade, prerrogativas diferentes, como citadas em vossa justificativa, no dia a dia os dois voam nos mesmos lugares, com as mesmas condições e as mesmas responsabilidades.

- Os dois levam vidas dentro da aeronave, um piloto inicial com prerrogativas diferentes como citadas por vossa senhoria por lei pode operar numa boa aeronaves com 7 passageiros, será que esse piloto não deve ser mantido com uma boa doutrina e segurança ou 7 pessoas não valem nada. Onde vocês acham que ele conseguira isso, respondo-os, em escolas!.

2º Justificativa

No Brasil falam tanto em malandragem e como acabar com esse tipo de pessoas.

- Apelo de pessoas que entram na aviação e são enganadas, motivo "Causa de uma falha da ANAC"

No meio Aeronáutico temos pessoas sendo enganadas e manipuladas, jovens com o sonho de ser Piloto, interrompido por um malandro que o enganou!

Vocês acham que o autodidata vai estudar em caso “engano de vocês” eles vão é estudar com um aproveitador.

Eu conheço muitos lugares que se intitulam escolas fazem maior propaganda na imprensa, iludem estes jovens que ainda não conhecem os meios corretos da aviação. “Vendem o curso vendem horas de voo”, e quando esse jovem perceber eles passaram dinheiro a um malandro, e que a escola que estava sendo divulgada não é registrada. “A pergunta é, Como que eles podem enganar assim, Resposta: Por causa que a ANAC quer insistir com o erro de manter o autodidata!”.

- Outra pergunta: Como que ANAC ira acabar com isso? Resposta: Só a um meio de acabar com esse tipo de problema! Exigindo cursos homologado em entidades homologadas, ai sim esses malandros não poderão continuar enganando pessoas inocentes. Ao meu ver é para isso que as escolas foram homologadas, caso contrário vamos acabar elas, e vamos trabalhar todos sem burocracia nenhuma!.

- Já fiz varias denuncias sobre esses enganadores que dizem que são escolas e nada acontece. O jeito é fecha a Escola e trabalha igual a esses caras, não pagam imposto, não precisam se preocupar com a morosidade na ANAC!. “ou estou errado, digo eu?”

- O problema é que vocês não saem da capital e não sabem como é a aviação civil nos interiores e os problemas enfrentados.

Vou citar exemplo, espero que vocês leem e levem em consideração.

Moro na cidade de SINOP MT, temos em nosso município um aeroporto onde opera Passaredo, Azul, IBAMA, taxi aéreos e aeronaves particulares, eu sou GSO (Gestor de Segurança Operacional), neste mesmo aeroporto não tem nenhum tipo de controle de tráfego aéreo ou estação de telecomunicação, ou seja sem o apoio da ANAC minha função é nula.

Infelizmente, estamos em uma terra sem lei aeronáutica, onde pilotos voam sem ter carteira, aeronaves voam com documentos cancelados, malandro dando aula e fazendo propaganda de escola de aviação civil sem ser uma escola.

A única entidade que esta tentando organizar e regularizar a aviação em nossa cidade, e cidades vizinhas, é uma escola chamada “AERONOP”, e eu como GSO; Mas olha o apoio e a força que vocês estão nos dando, com a não obrigação de curso homologado!.

É a mesma coisa que dizer “Pra que escola, pra que regulamento aqui se não tem controle nenhum”, este é pensamento de varias pessoas, ai eu vos faço outra pergunta: que tipo de Pilotos vamos ter, com esses autodidatas? _____ Ai já vos respondo: já os houveram falar no termo “Manicaca”, na aviação, este termo se refere a um piloto privado recém formado que não sabe voar, ou não sabe a teoria e o regulamento de tráfego aéreo, as vezes até sabe um pouco, mas não tem respeito para com a classe ou para com a segurança, motivo esse é de não ter tido bons educadores “instrução em sala de aula”, onde só encontramos nas escolas e centros de treinamentos.

- Um curso teórico tem duração aproximadamente de 3 meses, onde explica-se sobre a importância da segurança e dos procedimentos.

- O treinamento pratico poderá ser feito em menos de 20 dias, vocês acham mesmo que em menos de 20 dias da pra conscientizar um jovem sobre segurança e procedimentos de voo? _____ agora se juntarmos com os 3 meses de teoria em curso homologado isso dará a quantia de quase 4 meses, com esse tempo sim poderá ser feito algum trabalho na mente desse jovem!.

- Mas vocês podem me endagar. Mas e como o checador pode liberar o cheque desse piloto que só teve 20 dias dentro de um avião e nenhuma instrução em sala de aula, aluno esse que não tem nenhum procedimento seguro? A resposta é fácil, o checador voa apenas 1 hora com esse aluno e se ele executa todas as manobras dentro do mínimo aceitável, o checador é obrigado a assinar em baixo, mesmo sabendo que logo mais a frente esse PP pode se matar, pois ele só cumpri-o o checklist da aeronave porque estava sendo avaliado e depois ele não usara mais esses procedimentos.

- É fácil vocês fazer estimativas e colocar ideias no papel sem estarem realmente lidando com a realidade, realidade essa que é encontrada aonde? Dentro das escolas e centros de treinamentos.

- Voltando a falar sobre malandros:

Se vocês querem exemplo. Pesquisem no google. RVD Escola de Aviação Civil, vocês vão achar o site e facebook deles, e eles não tem homologação nenhuma. Ou seja típico malandro que esta trabalhando por causa desta lei que não exige obrigatoriedade de curso homologado.

E sim apenas uma prova da ANAC, que qualquer um que esta no convívio da situação sabe que basta fazer uns 150 a 200 simulados disponíveis em sites na internet já basta para passar no Exame da ANAC, ou seja com apenas uma decoreba, sem mesmo entender realmente o conteúdo, sem ter a experiência passada por um instrutor sobre situação que o mesmo passou em toda sua experiência, na Aviação..

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 177

Colaborador: Ronei Felipe Parra

Instituição: MORANDI & MORANDI ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado
(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve:
(1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC, na categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141 ou RBAC que venha a substituí-lo;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Manter integralmente a SUBPARTE D
LICENÇA DE PILOTO PRIVADO

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Manter o texto original.
O curso de Piloto Privado é a base para a formação do Piloto que tem uma pilotagem segura e deve ser feita toda em escola homologada, pois vemos muitos companheiros que por terem se formado com deficiência e pouca informação, infringem algumas regras de Regulamento de Tráfego Aéreo, e por vezes colocando aeronave em situação crítica de voo por ignorância.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre e das 200 horas em comando para a habilitação de instrutor de voo foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 178

Colaborador: Ronei Felipe Parra

Instituição: MORANDI & MORANDI ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL LTDA

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.233 (a) (5) (iii) Manter o Texto

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.233 (a) (5) (iii) (A) O candidato a uma habilitação Instrutor de voo que tenha realizado o Curso de Piloto Comercial e suas horas de voo foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa, ininterrupta e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC é dispensado as 200 (duzentas) horas como Piloto em Comando na categoria de aeronave a qual requer a habilitação

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Por ter concluído com aproveitamento um Curso de Piloto Comercial Homologado, o candidato ao INVA tem muitas vezes mais condições Técnicas Operacionais, Padrão ao voo, que um candidato que voou em locais não controlados, sem cumprir regras, Planos de Voos, Preenchimento do Peso e Balanceamento, Despacho de Vôo, Planejamento de Voo, participando da Rotina Operacional, recebendo instrução e Estudo de Manuais de Cursos e Aeronaves, SOP, MIP, exigidos pelas Escolas. E em grande escala ainda horas essas irregulares, adulteradas e ilícitas, que pela burocracia, e a falta de fiscalização em locais longínquos os candidatos buscam como alternativa para conseguirem suas horas.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 179

Colaborador: Raul Marinho Gregorin

Instituição: Piloto comercial sem vínculo empregatício

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Inciso IX, sobre a nova redação da seção 61.213 – “Concessão de habilitação de tipo”

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Seção 61.213, No item:

(a)...

(3) treinamento de voo:

(ii)...

(C)...

(iii) o treinamento de voo pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não exista Centro de Treinamento certificado ou validado com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Nesse caso o treinamento deve ser feito conforme Programa de treinamento aprovado pela ANAC ou pela autoridade de certificação primária, caso não haja programa de treinamento aprovado deve observar o disposto em Instrução Suplementar. ~~incluindo no mínimo:~~

(A) EXCLUIR

(B) EXCLUIR

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Ora, se há um "programa de treinamento aprovado pela ANAC" (no qual deverá haver os detalhes sobre a quantidade de horas de voo do treinamento), porque inserir estes requerimentos no RBAC-61? Seria muito melhor deixar o detalhamento para a regulamentação específica, ficando no RBAC-61 somente as diretrizes gerais.

Na verdade, o ideal seria que o RBAC-61 contivesse todas as informações para a obtenção das habilitações de tipo. Mas já que se optou por deixar parte da regulamentação em Instruções Suplementares, então é melhor que TODO o detalhamento lá fique.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aproveitada. Após a audiência pública a referência ao programa de treinamento foi excluída do parágrafo 61.213(a)(3)(iii). Como o treinamento previsto nesse parágrafo se realizará fora de entidade certificada, sendo ministrado por um PC ou PLA habilitado e utilizando a própria aeronave, optou-se por manter como requisito somente o número mínimo de horas, que é mais objetivo e de cumprimento mais simples. O método de instrução e as manobras a serem realizadas serão, em princípio, definidas pelo próprio PC ou PLA que estiver ministrando o treinamento. Posteriormente, algumas manobras e procedimentos mínimos recomendados também poderão ser detalhados pela ANAC em Instrução Suplementar.

Contribuição nº 180

Colaborador: Leonardo Biscaro Japiassu

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.213 Concessão de habilitação de tipo

(...)

(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:

(...)

(3) treinamento de voo:

(...)

(4) proficiência:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

“61.213 Concessão de habilitação de tipo

(a)

(1)

(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:

(i) o candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 12 (doze) meses anteriores à data da realização do exame de proficiência, o programa de treinamento de solo para o tipo de aeronave que pretenda obter a habilitação;

(ii) o programa de treinamento de solo deve ser ministrado ou por um centro de treinamento de aviação civil (CTAC) homologado pela ANAC e com programa de instrução validado pela ANAC para aeronave em questão, ou por um piloto com habilitação de comandante válida para a aeronave em questão.

(iii) o tipo de aeronave e o treinamento de solo deverão ser registrados pelo candidato na CIV Digital, bem como registrados e assinados pelo instrutor na CIV do candidato;

(3) treinamento de voo:

(i) o candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores à data da realização do exame de proficiência, o programa de treinamento de voo para o tipo de aeronave para em que pretenda obter a habilitação;

- (ii) o programa de treinamento de voo pode ser conduzido em um CTAC homologado pela ANAC e com programa de instrução validado pela ANAC para aeronave em questão, ou por um piloto com habilitação de comandante válida para a aeronave em questão.
- (a) caso sejam utilizados dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC;
- (b) caso não haja programa de treinamento aprovado o tempo mínimo de instrução deverá ser de no mínimo:
- (A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turbohélice, acompanhado de instrutor; e
- (B) para a categoria helicóptero, o instrutor deverá conduzir o treinamento de voo compreendendo, no mínimo:
- (1) 5 (cinco) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 7000 lbs (3175 kg) e 9 (nove) ou menos assentos de passageiros;
- (2) 8 (oito) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 20000 lbs (9071kg) inclusive e com 9 (nove) ou menos assentos de passageiros;
- (3) 8 (oito) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 20000 lbs (9071kg) e com 10 (dez) ou mais assentos de passageiros; e
- (4) 10 (dez) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem acima de 20000 lbs (9071kg); e
- (iv) o tipo de aeronave e o treinamento de voo devem ser registrados na CIV Digital pelo candidato, bem como registrados e assinados pelo instrutor na CIV do candidato; e
- (4) proficiência:
- (i) o exame de proficiência deve ser realizado em CTAC, em conformidade com o programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC;
- (ii) caso o treinamento de voo tenha sido realizado em aeronave, o exame de proficiência deve ser realizado em aeronave do mesmo tipo utilizado durante o treinamento; e
- (iii) o tipo de aeronave e o exame de proficiência devem ser registrados na CIV Digital pelo candidato, bem como registrados e assinados pelo INSPAC ou examinador credenciado na CIV do candidato.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Mantendo-se o texto original da minuta, o qual obriga o usuário a realizar todo o treinamento em um CTAC aprovado, a Agência estará restringindo as possibilidades de um profissional de se manter trabalhando pois, em sua esmagadora maioria os CTACs estão localizados em outros países, sendo que este profissional estará sujeito à restrições de obtenção de entrada nestes países.

Outro fator a ser levado em conta é que nestes CTACs no exterior todo o treinamento de solo e prático é realizado na língua estrangeira, sendo que o piloto não é obrigado a ser proficiente nesta língua estrangeira para voar no Brasil.

É sabido que existem poucos CTACs aprovados pela ANAC, o que certamente deixará vários profissionais sem a possibilidade de exercerem suas atividades laborais devido à falta de slots para a manutenção ou obtenção de suas habilitações.

A porcentagem de acidentes com aeronaves tipo em relação ao total de acidentes é muito baixa, sendo que boa parte tendo como fator determinante fatores outros e não a proficiência ou treinamento na aeronave, não justificando tal exigência e aumento de custos para uma aviação que é comprovadamente segura.

Os exames de proficiência quando feitos em aeronaves continuariam sendo efetuados por INSPACs e não por elementos credenciados dos CTACs.

Se o fabricante da aeronave não restringe o treinamento e voo de cheque na aeronave, esta opção deve ser mantida.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A realização do treinamento em organizações certificadas (CTAC) deverá garantir que pilotos mantenham um alto nível de proficiência no equipamento que operam. Os treinamentos teórico (ground) e prático (simulador ou aeronave) ministrados pelos CTAC, tanto no Brasil quanto no exterior, no exterior, são mais controlados e padronizados que os treinamentos realizados por um PC ou PLA habilitado. Apesar de a medida trazer impactos no curto prazo, a ANAC entende que os benefícios à aviação brasileira serão compensadores, especialmente na aviação geral, já que os pilotos irão incorporar a elevada padronização operacional e os conhecimentos técnicos com os quais terão contato nos CTAC. Além disso, a expectativa é de que o mercado de treinamento se ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior.

Contribuição nº 181

Colaborador: Leonardo Biscaro Japiassu

Instituição: ANAC

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.215 Revalidação e requalificação de habilitação de tipo

- (a)
- (1)
- (2)
- (b)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a)

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos últimos 6 (seis) meses, em CTAC certificado pela ANAC, curso teórico e prático para a revalidação da habilitação referente ao tipo de aeronave requerida; ou

(2) ter concluído o treinamento para obtenção de experiência recente na aeronave requerida acompanhado por um piloto em comando do referido tipo, e

(3) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213 (a) (4) deste Regulamento.

(b) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de tipo deverá apresentar uma declaração de um CTAC ou de um piloto em comando da aeronave em questão, que mantém os conhecimentos teóricos e proficiência para revalidação da habilitação de tipo, e

(1) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213 (a) (4) deste Regulamento.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Mantendo-se o texto original da minuta, o qual obriga o usuário a realizar todo o treinamento em um CTAC aprovado, a Agência estará restringindo as possibilidades de um profissional de se manter trabalhando pois, em sua esmagadora maioria os CTACs estão localizados em outros países, sendo que este profissional estará sujeito à restrições de obtenção de entrada nestes países.

Outro fator a ser levado em conta é que nestes CTACs no exterior todo o treinamento de solo e prático é realizado na língua estrangeira, sendo que o piloto não é obrigado a ser proficiente nesta língua estrangeira para voar no Brasil.

É sabido que existem poucos CTACs aprovados pela ANAC, o que certamente deixará vários profissionais sem a possibilidade de exercerem suas atividades laborais devido à falta de slots para a manutenção ou obtenção de suas habilitações.

A porcentagem de acidentes com aeronaves tipo em relação ao total de acidentes é muito baixa, sendo que boa parte tendo como fator determinante fatores outros e não a proficiência ou treinamento na aeronave, não justificando tal exigência e aumento de custos para uma aviação que é comprovadamente segura.

Os exames de proficiência quando feitos em aeronaves continuariam sendo efetuados por INSPACs e não por elementos credenciados dos CTACs.

Se o fabricante da aeronave não restringe o treinamento e voo de cheque na aeronave, esta opção deve ser mantida.

Para a revalidação de uma habilitação tipo o piloto não necessita efetuar novamente um treinamento inicial, devendo apresentar uma declaração de que mantém os conhecimentos e proficiência na aeronave; conhecimentos e proficiências que posteriormente serão checados por INSPAC no caso de cheque em aeronave ou por Examinador Credenciado no caso de cheque em CTAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A realização do treinamento em organizações certificadas (CTAC) deverá garantir que pilotos mantenham um alto nível de proficiência no equipamento que operam. Os treinamentos teórico (ground) e prático (simulador ou aeronave) ministrados pelos CTAC, tanto no Brasil quanto no exterior, no exterior, são mais controlados e padronizados que os treinamentos realizados por um PC ou PLA habilitado. Apesar de a medida trazer impactos no curto prazo, a ANAC entende que os benefícios à aviação brasileira serão compensadores, especialmente na aviação geral, já que os pilotos irão incorporar a elevada padronização operacional e os conhecimentos técnicos com os quais terão contato nos CTAC. Além disso, a expectativa é de que o mercado de treinamento se ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior.

Contribuição nº 182

Colaborador: FLAVIO ESTIPHAN

Instituição: S.B ESTIPHAN M.E.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

IX - a seção 61.213 passa a vigorar com a seguinte redação:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

IX - a seção 61.213 passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.213 Concessão de habilitação de tipo

(a)

(1)

(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:

(i) o candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 12 (doze) meses anteriores à data da realização do exame de proficiência, o programa de treinamento de solo para o tipo de aeronave que pretenda obter a habilitação;

ii) o programa de treinamento de solo deve ser ministrado ou por um centro de treinamento de aviação civil (CTAC) homologado pela ANAC e com programa de instrução validado pela ANAC para aeronave em questão, ou por um instrutor de voo (INV) ou Piloto de Linha Aérea (PLA) com habilitação de tipo válida para a aeronave em questão.

(iii) o tipo de aeronave e o treinamento de solo deverão ser registrados pelo candidato na CIV Digital, bem como registrados e assinados pelo instrutor na CIV do candidato;

(3) treinamento de voo:

(i) o candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores à data da realização do exame de proficiência, o programa de treinamento de voo para o tipo de aeronave para em que pretenda obter a habilitação;

(ii) o programa de treinamento de voo pode ser conduzido em um (CTAC) homologado pela ANAC e com programa de instrução validado pela ANAC para aeronave em questão, ou por um instrutor de voo (INV) ou Piloto de Linha Aérea (PLA) com uma habilitação de tipo válida para a aeronave em questão.

(a) caso sejam utilizados dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC;

(b) caso não haja programa de treinamento aprovado o tempo mínimo de instrução deverá ser de no mínimo:

(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turboprop, acompanhado de instrutor; e

(B) para a categoria helicóptero, o instrutor deverá conduzir o treinamento de voo compreendendo, no mínimo:

(1) 5 (cinco) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 7000 lbs (3175 kg) e 9 (nove) ou menos assentos de passageiros;

(2) 8 (oito) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 20000 lbs (9071kg) inclusive e com 9 (nove) ou menos assentos de passageiros; (3) 8 (oito) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 20000 lbs (9071kg) e com 10 (dez) ou mais assentos de passageiros; e

(4) 10 (dez) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem acima de 20000 lbs (9071kg); e

(iv) o tipo de aeronave e o treinamento de voo devem ser registrados na CIV Digital pelo candidato, bem como registrados e assinados pelo instrutor na CIV do candidato; e

(4) proficiência:

(i) o exame de proficiência deve ser realizado em CTAC, em conformidade com o programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC;

(ii) caso o treinamento de voo não tenha sido realizado em CTAC, o exame de proficiência deve ser realizado em aeronave do mesmo tipo utilizado durante o treinamento; e

(iii) o tipo de aeronave e o exame de proficiência devem ser registrados na CIV Digital pelo candidato, bem como registrados e assinados pelo INSPAC ou examinador credenciado na CIV do candidato.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O usuário tem que ter a opção de fazer o treinamento para a obtenção da CHT tipo desejada em um CTAC, ou diretamente através de um INV ou PLA com CHT tipo na aeronave desejada. O critério final de aprovação para a CHT tipo deve e continua a ser o voo de cheque realizado com INSPAC.

Na maneira como está o texto na minuta proposta, havendo um CTAC homologado para a aeronave tipo desejado, o usuário é obrigado a realizar o seu treinamento lá. Isso restringe as opções de treinamento do usuário, dificultando a obtenção das habilitações tipo, sem aumentar a segurança da operação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A realização do treinamento em organizações certificadas (CTAC) deverá garantir que pilotos mantenham um alto nível de proficiência no equipamento que operam. Os treinamentos teórico (ground) e prático (simulador ou aeronave) ministrados pelos CTAC, tanto no Brasil quanto no exterior, são mais controlados e padronizados que os treinamentos realizados por um PC ou PLA habilitado. Apesar de a medida trazer impactos no curto prazo, a ANAC entende que os benefícios à aviação brasileira serão compensadores, especialmente na aviação geral, já que os pilotos irão incorporar a elevada padronização operacional e os conhecimentos técnicos com os quais terão contato nos CTAC. Além disso, a expectativa é de que o mercado de treinamento se ajuste à nova demanda e que passe a disponibilizar no Brasil o treinamento para as aeronaves mais comuns em nosso país, evitando-se assim o deslocamento dos pilotos para o exterior.

Contribuição nº 183

Colaborador: FLAVIO ESTIPHAN

Instituição: S.B ESTIPHAN M.E.

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.215 Revalidação e requalificação de habilitação de tipo (a) (1) (2) (b)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.215 Revalidação de habilitação de tipo (a) (1) ter concluído, com aproveitamento, nos últimos 6 (seis) meses, em CTAC certificado pela ANAC, curso teórico e prático para a revalidação da habilitação referente ao tipo de aeronave requerida; ou (2) ter concluído o treinamento para obtenção de experiência recente na aeronave requerida acompanhado por um piloto em comando do referido tipo, e (3) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213 (a) (4) deste Regulamento. (b) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de tipo deverá apresentar uma declaração de um CTAC ou de um piloto em comando da aeronave em questão, que mantém os conhecimentos teóricos e proficiência para revalidação da habilitação de tipo, e (1) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213 (a) (4) deste Regulamento.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Para a revalidação de uma habilitação tipo o piloto não necessita efetuar novamente um treinamento inicial, devendo apresentar uma declaração de que mantém os conhecimentos e proficiência na aeronave; conhecimentos e proficiências que posteriormente serão checados por INSPAC no caso de cheque em aeronave ou por Examinador Credenciado no caso de cheque em CTAC.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aproveitada. Foram definidos os requisitos para revalidação e a requalificação foi excluída.

Contribuição nº 184
Colaborador: OSWALTE DE CASTRO ALVES
Instituição: APPA (ASSOCIAÇÃO DE PILOTOS E PROPRIETÁRIOS DE AERONAVES)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.215 Revalidação e requalificação de habilitação de tipo (a) (1) (2) (b)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.215 Revalidação de habilitação de tipo (a) (1) ter concluído, com aproveitamento, nos últimos 6 (seis) meses, em CTAC certificado pela ANAC, curso teórico e prático para a revalidação da habilitação referente ao tipo de aeronave requerida; ou (2) ter concluído o treinamento para obtenção de experiência recente na aeronave requerida acompanhado por um Piloto PC ou PLA com a habilitação válida de comando, no referido tipo, e ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213 (a) (4) deste Regulamento. (b) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de tipo deverá apresentar uma declaração de um CTAC ou de um Piloto em comando da aeronave TIPO em questão, que mantém os conhecimentos teóricos e proficiência para revalidação da habilitação de tipo, e (1) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213 (a) (4) deste Regulamento.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Para a Revalidação de uma Habilitação TIPO o piloto não necessita efetuar novamente um treinamento inicial, devendo apresentar uma declaração de que mantém os conhecimentos e proficiência na aeronave, por meio de um CTAC ou Piloto PLA; conhecimentos e proficiências que posteriormente serão checados por INSPAC no caso de cheque em aeronave ou por Examinador Credenciado no caso de cheque em CTAC no Brasil ou Exterior. Da proposta apresentada, ENTENDE-SE, novamente, QUE SOMENTE serão aceitos revalidações em CTAC certificado(s) ou validado(s) pela ANAC no Brasil ou no Exterior, o que inviabiliza completamente as revalidações, uma pelo custo, outra por não existirem vagas para que todos os Pilotos Brasileiros façam suas revalidações em CTAC, devendo ser mais claramente escrito.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aproveitada. Foram definidos os requisitos para revalidação e a requalificação foi excluída.

Contribuição nº 185

Colaborador: JAIME FREO

Instituição: PILOTO

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Subparte D
Licença de piloto privado
Subparte G
Licença de piloto de linha aérea
Subparte H
Licença de piloto de planador
Subparte I
Licença de balão livre

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Sugiro que fique conforme previsto e já consta na emenda 2 do RBAC 61

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Sobre a licença de piloto privado é praticamente impossível uma pessoa apenas fazendo uma prova de 20 questões por matéria sem ter um ensino em uma escola se tornar um bom piloto acontecendo tantos acidentes como estamos vivenciando todo piloto precisa ter uma boa base teórica. para o momento das horas de voo saber o que realmente esta fazendo e não perguntando pro instrutor de voo coisas básicas.

Outra coisa é cobrado tanto das escolas que oferecem o curso de piloto homologado e agora querem liberar para auto didata isso é uma palhaçada uma falta de consideração com quem trabalha certo e quer ver o melhor da aviação.

Quero o fim do auto didata pois estou cansado de ver pessoas fazendo apenas a prova da ANAC e fazendo horas de voo sem saber nada sobre meteorologia, nem regulamentos, etc. apenas decorando algumas questões. E depois morrendo em acidentes bestas por falta de conhecimento teórico.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 186

Colaborador: Nilton Cícero Alves

Instituição: EFAI – Escola de Aviação Civil Ltda

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado
(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente à categoria a que pretenda obter a licença.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Manter o texto da Emenda 02 excluindo apenas o parágrafo 61.77(a)(3), contanto que a Emenda 03 entre em vigor após o dia 21.06.2014. JUSTIFICATIVA

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O detentor de uma licença de PP, ainda que esta seja de “nível inicial”, como dito no anexo à justificativa, estará voando em espaço de circulação aérea geral como qualquer outro piloto. Assim, é de se esperar que seu nível de conhecimento seja equivalente. Se a ANAC julga que ser aprovado na banca é suficiente para o PP, por que não aplicar o mesmo critério para as demais licenças e habilitações, por exemplo, para a licença de PC? A resposta é simples, porque é sabido que o conteúdo do curso de PC vai além das 5 matérias da banca da ANAC.

A ementa de um curso de PP traz matérias como Segurança de Voo e Instrução Aeromédica que não são cobradas na banca, mas que são de extrema relevância para um piloto, ainda de um nível inicial.

O curso é, portanto, uma forma de se elevar o grau de segurança operacional e de conhecimento aeronáutico dos pilotos que iniciam na carreira ou que, simplesmente, passam a compartilhar o espaço aéreo com os demais pilotos privados, comerciais ou de linha aérea. Pilotos que passam a operar suas pequenas aeronaves, voando sob a égide do RBHA 91, num mesmo espaço aéreo em que operam aeronaves voando sob regras definidas pelo RBAC 135 ou 121.

Além dessas justificativas técnicas, há que se observar o que consta do item 2.2 da justificativa dessa emenda de Regulamento

quanto ao embasamento nas normas estabelecidas pelo Anexo I da Convenção da Aviação Civil Internacional, FAR 61, LAR 61 e EASA Part-FCL. As três primeiras dispensam o curso, mas são coerentes dispensando-o também para as demais licenças e habilitações. A EASA requer o curso mesmo para a licença de PP (ver FCL.210), assim como para a licença de PC, demonstrando coerência entre os requisitos.

Por fim, o mesmo item 2.2 diz que “foram realizadas as adequações necessárias para adequar a norma à realidade da aviação civil brasileira e às demandas da sociedade e do público regulado.”

O “público regulado” presente ao workshop realizado pela ANAC para discutir as mudanças propostas manifestou-se em sua totalidade favorável à manutenção deste parágrafo do RBAC 61 da forma como está na Emenda 02, com a exigência de curso teórico para a concessão da licença de Piloto Privado.

A que “público regulado” a ANAC está atendendo?

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 187

Colaborador: Nilton Cícero Alves

Instituição: EFAI – Escola de Aviação Civil Ltda

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.213 Concessão de habilitação de tipo

(a)(2)(iii) o treinamento de solo pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não exista CTAC certificado ou validado com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Neste caso o treinamento observar o disposto em Instrução Suplementar; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(a)(2)(iii) o treinamento de solo pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não exista CTAC certificado ou validado com um programa de treinamento aprovado ou validado pela ANAC. Neste caso o treinamento deve observar o disposto em Instrução Suplementar; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Apenas correção de erro de digitação.

“...o treinamento deve observar...”

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aproveitada. Correção realizada.

Contribuição nº 188

Colaborador: Nilton Cícero Alves

Instituição: EFAI – Escola de Aviação Civil Ltda

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.213 Concessão de habilitação de tipo

(a)(2)(iv) o tipo de aeronave e o treinamento de solo deverão ser registrados pelo candidato na CIV Digital, bem como registrados e assinados pelo instrutor na CIV do candidato;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(a)(2)(iv) Se realizado fora de um CTAC, o instrutor deve emitir uma declaração, como disposto em Instrução Suplementar, que permita ao candidato comprovar o atendimento do item (a)(2)(i) desta seção.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Não há, ao menos na versão atual, como registrar treinamento de solo na CIV digital. A CIV em papel, apesar da possibilidade de se escrever qualquer coisa, não apresenta campos próprios para essa finalidade. Aliás, o próprio nome diz isso - Caderneta Individual de Voo.

Obs. A Instrução Suplementar citada no texto sugerido seria a mesma que consta do item (a)(2)(iii) acima, a qual foi interpretada como sendo uma IS a ser emitida após a aprovação da Emenda 03.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O detalhamento do modo de registro será feito com a atualização da IS61-001A e da IAC3203. Igualmente, o sistema da CIV digital será adequado para possibilitar o lançamento. No primeiro momento, orienta-se que o lançamento seja realizado na CIV de papel, de forma livre (utilizando-se, por exemplo, o campo “observações” para informar que se trata de “ground” da aeronave, bem como para a assinatura do instrutor responsável).

Contribuição nº 189
Colaborador: Nilton Cícero Alves
Instituição: EFAI – Escola de Aviação Civil Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a)(3)(i) o candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores à data da realização do exame de proficiência, o programa de treinamento de voo para o tipo de aeronave para em que pretenda obter a habilitação;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(a)(3)(i) o candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores à data da realização do exame de proficiência, o programa de treinamento de voo para o tipo de aeronave em que pretenda obter a habilitação;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Apenas correção de erro de digitação. “...aeronave para em que pretenda...”
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aproveitada. Correção realizada.

Contribuição nº 190
Colaborador: Nilton Cícero Alves
Instituição: EFAI – Escola de Aviação Civil Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a)(3)(iii)(B)(2) 8 (oito) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 20000 lbs (9071kg) inclusive e com 9 (nove) ou menos assentos de passageiros; (a)(3)(iii)(B)(3) 8 (oito) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 20000 lbs (9071kg) e com 10 (dez) ou mais assentos de passageiros; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(a)(3)(iii)(B)(2) 8 (oito) horas de voo para helicópteros com peso máximo de decolagem até 20000 lbs (9071kg) independentemente do número de assentos de passageiros;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
É certo que o FAR 29 faz essa diferença em número de assentos para o estabelecimento dos requisitos de certificação (mais de 10 assentos: requisitos de CAT A das Partes C, D, E e F, além dos §§29.67(a)(2), 29.87 e 29.1517). Entretanto, o número de horas requeridas não está sendo afetado. Daí a sugestão de unificar os requisitos (2) e (3). Observar o item (a)(3)(iii)(B)(4). Com peso de decolagem acima de 20.000 lbs também há diferença nos requisitos de certificação para aeronaves com número de assentos acima ou abaixo de 10, no entanto o requisito de horas aqui estabelecido não contempla (e não creio que deva contemplar) essa diferença.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aproveitada com pequena diferença de forma.

Contribuição nº 191
Colaborador: Nilton Cícero Alves
Instituição: EFAI – Escola de Aviação Civil Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.2 Abreviaturas e definições (a)(13) Aviso aos Aeronavegantes (Notice to Airmen) – NOTAM significa a publicação oficial onde constam informações ou instruções sobre condições de qualquer componente do sistema de aviação civil, tais como aeroportos, ajudas à navegação, espaço aéreo, etc.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.2 Abreviaturas e definições (a)(13) Aviso aos Aeronavegantes (Notice to Airmen) – NOTAM significa a publicação oficial onde constam informações ou instruções sobre condições de qualquer componente do sistema de aviação civil, tais como aeroportos, auxílios à navegação, espaço aéreo, etc.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A substituição do termo “ajudas à navegação” por “auxílios à navegação” tem por objetivo apenas a utilização de um termo já consagrado na atividade aérea.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 192

Colaborador: Nilton Cícero Alves

Instituição: EFAI – Escola de Aviação Civil Ltda

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.2 Abreviaturas e definições

(a)(18) Tempo de voo solo significa o tempo de voo durante o qual o piloto é o único ocupante da aeronave.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.2 Abreviaturas e definições

(a)(18) Tempo de voo solo significa o tempo de voo durante o qual o piloto é o único tripulante da aeronave.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A substituição do termo “ocupante” por “tripulante” tem por objetivo apenas esclarecer que o voo solo é aquele em que apenas um piloto opera a aeronave, sem o auxílio de nenhum outro tripulante.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 193

Colaborador: Nilton Cícero Alves

Instituição: EFAI – Escola de Aviação Civil Ltda

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.3 Condições relativas à utilização de licenças, certificados, habilitações e autorizações

(j) Os requisitos constantes dos parágrafos (i)(2) e (i)(3) desta seção podem ser dispensados, caso haja constatação, na investigação do acidente, que não houve a participação de fator operacional para a ocorrência do acidente aeronáutico.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.3 Condições relativas à utilização de licenças, certificados, habilitações e autorizações

(j) Os requisitos constantes dos parágrafos (i)(1) e (i)(2) desta seção podem ser dispensados, caso haja constatação, na investigação do acidente, que não houve a participação de fator operacional para a ocorrência do acidente aeronáutico.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Apenas correção de erro de digitação, visto não existir parágrafo (i)(3) nesta seção.

Assim, onde se lê: “...parágrafos (i)(2) e (i)(3) desta seção...”; Leia-se: “...parágrafos (i)(1) e (i)(2) desta seção...”

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aproveitada. O parágrafo retificado conforme sugerido.

Contribuição nº 194

Colaborador: Nilton Cícero Alves

Instituição: EFAI – Escola de Aviação Civil Ltda

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.5 Licenças, certificados e habilitações emitidos em conformidade com este Regulamento

(b)(3) habilitações de tipo: são averbadas nas licenças de pilotos de avião, helicóptero e aeronaves de decolagem vertical nos seguintes casos:

...

(iii) todos os helicópteros e aeronaves de decolagem vertical independente do número de pilotos requeridos em sua certificação; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.5 Licenças, certificados e habilitações emitidos em conformidade com este Regulamento

(b)(3) habilitações de tipo: são averbadas nas licenças de pilotos de avião, helicóptero e aeronaves de sustentação por potência nos seguintes casos:

...

(iii) todos os helicópteros e aeronaves de sustentação por potência independentemente do número de pilotos requeridos em sua certificação; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Adequar o termo utilizado com o definido na seção 61.5(b)(1)(iii) deste Regulamento – aeronave de sustentação por potência. Observe-se, ainda, que "aeronaves de decolagem vertical" é uma designação que também pode ser atribuída aos Helicópteros. Sugerida, também, a substituição de "independente" (adjetivo) por "independentemente" (advérbio), que é o requerido pela frase.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 195
Colaborador: Nilton Cícero Alves
Instituição: EFAI – Escola de Aviação Civil Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.10 Comunicações radiotelefônicas e proficiência linguística requerida para operações aéreas envolvendo aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro (d) Somente podem operar aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro os pilotos de avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical ou dirigível que tiverem averbado em suas licenças o nível de proficiência na língua inglesa 4, 5 ou 6, de acordo com o parágrafo (c)(i) desta Seção.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.10 Comunicações radiotelefônicas e proficiência linguística requerida para operações aéreas envolvendo aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro (d) Somente podem operar aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro os pilotos de avião, helicóptero, aeronave de sustentação por potência ou dirigível que tiverem averbado em suas licenças o nível de proficiência na língua inglesa 4, 5 ou 6, de acordo com o parágrafo (c)(1) desta Seção.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Adequar o termo utilizado com o definido na seção 61.5(b)(1)(iii) deste Regulamento – aeronave de sustentação por potência. Observe-se, ainda, que "aeronaves de decolagem vertical" é uma designação que também pode ser atribuída aos Helicópteros. Além disso, sugere-se, ainda, a correção de erro de digitação, visto não existir parágrafo (c)(i) nesta seção. Assim, onde se lê: "...parágrafo (c)(i) desta seção."; Leia-se: "...parágrafo (c)(1) desta seção."
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente aproveitada. O item foi retificado conforme sugerido, mas a alteração do termo "aeronave de decolagem vertical", apesar de ser de fato necessária, deverá ser realizada posteriormente em emenda à Subparte A do Regulamento.

Contribuição nº 196
Colaborador: Nilton Cícero Alves
Instituição: EFAI – Escola de Aviação Civil Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.10 Comunicações radiotelefônicas e proficiência linguística requerida para operações aéreas envolvendo aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro (e) Os pilotos de avião, helicóptero, aeronave de decolagem vertical ou dirigível que tiverem averbado em sua licença o nível de proficiência na língua inglesa 4 ou 5 devem se submeter à reavaliação conforme abaixo:
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.10 Comunicações radiotelefônicas e proficiência linguística requerida para operações aéreas envolvendo aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro (e) Os pilotos de avião, helicóptero, aeronave de sustentação por potência ou dirigível que tiverem averbado em sua licença o nível de proficiência na língua inglesa 4 ou 5 devem se submeter à reavaliação conforme abaixo:
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Adequar o termo utilizado com o definido na seção 61.5(b)(1)(iii) deste Regulamento – aeronave de sustentação por potência. Observe-se, ainda, que "aeronaves de decolagem vertical" é uma designação que também pode ser atribuída aos Helicópteros.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 197
Colaborador: Nilton Cícero Alves
Instituição: EFAI – Escola de Aviação Civil Ltda

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.31 Sistema Eletrônico de Registro de Voo e CIV (c)(1) hora de voo solo: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente aquela na qual é o único ocupante da aeronave;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.31 Sistema Eletrônico de Registro de Voo e CIV (c)(1) hora de voo solo: um piloto deve registrar, como hora de voo solo, exclusivamente aquela na qual é o único tripulante da aeronave;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A substituição do termo “ocupante” por “tripulante” tem por objetivo apenas esclarecer que o voo solo é aquele em que apenas um piloto opera a aeronave, sem o auxílio de nenhum outro tripulante.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 198
Colaborador: Nilton Cícero Alves
Instituição: EFAI – Escola de Aviação Civil Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.117 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a)(1) cumprir todos os requisitos de conhecimentos teóricos referentes à concessão de licença de <u>piloto de linha aérea</u> na categoria avião constantes dos parágrafos 61.137(a)(1) e (2) deste Regulamento; e (2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de <u>piloto de linha aérea</u> na categoria avião constante do parágrafo 61.137(a)(3) deste Regulamento. 61.121 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a)(2) ter cumprido, como parte da experiência em voo real, no mínimo, os requisitos de experiência para a concessão da licença de <u>piloto privado</u> na categoria avião constantes do parágrafo 61.81(a) deste Regulamento; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.117 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a)(1) cumprir todos os requisitos de conhecimentos teóricos referentes à concessão de licença de <u>piloto comercial</u> na categoria avião constantes dos parágrafos 61.97(a)(1) deste Regulamento; e (2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de <u>piloto comercial</u> na categoria avião constante do parágrafo 61.97(a)(2) deste Regulamento. 61.121 Requisitos de experiência para a concessão da licença de piloto de tripulação múltipla (a)(2) ter cumprido, como parte da experiência em voo real, no mínimo, os requisitos de experiência para a concessão da licença de <u>piloto comercial</u> na categoria avião constantes do parágrafo 61.101(a) deste Regulamento; e
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Padronização dos requisitos, visto que o texto atual apresenta um requisito de piloto comercial (61.115 - CMA de 1ª Classe), um de piloto de linha aérea (61.117(a)(1) e (2)) e um de piloto privado (61.121(a)(2)). Nota: Mesmo não atendendo a esta sugestão, a seção 61.117 deve ser reescrita corrigindo-se a referência ao parágrafo 61.137(a)(1), (2) e (3), em função da renumeração dos mesmos.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente aproveitada. Item 61.117 foi retificado conforme sugerido, mas a alteração dos requisitos de PLA para PC, por modificar o conteúdo do requisito, foge do escopo delimitado para esta emenda do RBAC 61. A sugestão será considerada para a elaboração de emendas posteriores.

Contribuição nº 199
Colaborador: Nilton Cícero Alves
Instituição: EFAI – Escola de Aviação Civil Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.213 Concessão de habilitação de tipo (a)(1)(i) com exceção da primeira habilitação de tipo concedida concomitantemente a uma licença de piloto privado, demonstrar conhecimentos teóricos no nível de piloto de linha aérea por meio do cumprimento, de forma integral, dos requisitos estabelecidos na seção 61.137 deste Regulamento, para aeronaves certificadas para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos ou aquelas citadas em Relatório de Avaliação Operacional da ANAC; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.213 Concessão de habilitação de tipo

(a)(1)(i) ser titular, no mínimo, de uma licença de piloto privado;

(a)(1)(ii) demonstrar conhecimentos teóricos no nível de piloto comercial por meio do cumprimento, de forma integral, dos requisitos estabelecidos na seção 61.97 deste Regulamento, para aeronaves certificadas para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos ou aquelas citadas em Relatório de Avaliação Operacional da ANAC; e

Renumerar os parágrafos que se seguem.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Separar os pré-requisitos para a concessão de uma habilitação de tipo genérica e outra para aeronaves certificadas para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos ou aquelas citadas em Relatório de Avaliação Operacional da ANAC.

Reduzida a exigência para concessão da habilitação de tipo para aeronaves certificadas para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, por se julgar suficiente o cumprimento dos requisitos de piloto comercial para tal operação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aproveitada. O requisito de conhecimento teórico em nível de PLA para a habilitação de tipo em aeronaves certificadas para 2 pilotos consta do item 2.1.5.2.c do Anexo 1 à Convenção de Aviação Civil Internacional, ao qual a Agência optou por harmonizar.

Contribuição nº 200

Colaborador: Nilton Cícero Alves

Instituição: EFAI – Escola de Aviação Civil Ltda

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.215 Revalidação e requalificação de habilitação de tipo

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.215 Revalidação e requalificação de habilitação de tipo

Inclusão

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve, antes do final do período de validade estabelecido na seção 61.19 e considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento:

(i) cumprir os requisitos de experiência recente pertinentes estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento; e

(ii) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213(a)(4) deste Regulamento.

Renumerar os demais parágrafos.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Necessidade de se definir os requisitos para revalidação da habilitação antes de seu vencimento.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aproveitada. Foram ajustados os requisitos de revalidação para que obedeçam o mesmo critério da concessão.

Contribuição nº 201

Colaborador: Nilton Cícero Alves

Instituição: EFAI – Escola de Aviação Civil Ltda

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.225 Revalidação e requalificação de habilitação de voo por instrumentos

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.225 Revalidação e requalificação de habilitação de voo por instrumentos

Inclusão

(a) Para revalidar uma habilitação de voo por instrumentos, o requerente deve, antes do final do período de validade estabelecido na seção 61.19 e considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento:

(i) cumprir os requisitos de experiência recente pertinentes estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento; e

(ii) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.223(a)(7) deste Regulamento.

Renumerar os demais parágrafos.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Necessidade de se definir os requisitos para revalidação da habilitação antes de seu vencimento.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 202

Colaborador: Nilton Cícero Alves
Instituição: EFAI – Escola de Aviação Civil Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.235 Revalidação e requalificação de habilitação de instrutor de voo
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.235 Revalidação e requalificação de habilitação de instrutor de voo Inclusão (a) Para revalidar uma habilitação de instrutor de voo, o requerente deve, antes do final do período de validade estabelecido na seção 61.19 e considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento: (i) cumprir os requisitos de experiência recente pertinentes estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento; e (ii) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.233(a)(6) deste Regulamento. Renumerar os demais parágrafos.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Necessidade de se definir os requisitos para revalidação da habilitação antes de seu vencimento.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 203
Colaborador: Nilton Cícero Alves
Instituição: EFAI – Escola de Aviação Civil Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.245 Revalidação e requalificação de habilitação de piloto agrícola
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.245 Revalidação e requalificação de habilitação de piloto agrícola Inclusão (a) Para revalidar uma habilitação de piloto agrícola, o requerente deve, antes do final do período de validade estabelecido na seção 61.19 e considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento: (i) cumprir os requisitos de experiência recente pertinentes estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento; e (ii) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.243(a)(6) deste Regulamento. Renumerar os demais parágrafos.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Necessidade de se definir os requisitos para revalidação da habilitação antes de seu vencimento.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 204
Colaborador: Nilton Cícero Alves
Instituição: EFAI – Escola de Aviação Civil Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.255 Revalidação e requalificação de habilitação de piloto rebocador de planador
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.255 Revalidação e requalificação de habilitação de piloto rebocador de planador Inclusão (a) Para revalidar uma habilitação de piloto rebocador de planador, o requerente deve, antes do final do período de validade estabelecido na seção 61.19 e considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento: (i) cumprir os requisitos de experiência recente pertinentes estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento; e (ii) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.253(a)(5) deste Regulamento. Renumerar os demais parágrafos.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Necessidade de se definir os requisitos para revalidação da habilitação antes de seu vencimento.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a

elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 205
Colaborador: Nilton Cícero Alves
Instituição: EFAI – Escola de Aviação Civil Ltda
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.265 Revalidação e requalificação de habilitação de piloto lançador de paraquedistas
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.265 Revalidação e requalificação de habilitação de piloto lançador de paraquedistas Inclusão (a) Para revalidar uma habilitação de piloto lançador de paraquedistas, o requerente deve, antes do final do período de validade estabelecido na seção 61.19 e considerando o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento: (i) cumprir os requisitos de experiência recente pertinentes estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento; e (ii) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.263(a)(5) deste Regulamento. Renumerar os demais parágrafos.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Necessidade de se definir os requisitos para revalidação da habilitação antes de seu vencimento.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 206
Colaborador: Ruy Flemming
Instituição: ABRAPHE
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
nil
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Formar de instrutores de voo com recursos próprios da ANAC.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Para aumentar a segurança de voo, há de se investir na base. Um piloto bem formado certamente será um profissional mais conectado com as boas práticas de uma operação segura. A base disso é o instrutor de voo. Não adianta estipular um número mínimo de horas de voo em comando para o instrutor de voo. Que horas seriam essas? Quais competências o futuro instrutor de voo estaria desenvolvendo para formar outros pilotos? A ANAC deve usar recursos próprios para trazer a formação de instrutores de voo como forma de incrementar a segurança operacional. Um concurso público selecionaria os candidatos que já estivessem com o PC. Depois disso passariam por um estágio onde seria incluída formação teórica e prática em entidades credenciadas pela ANAC. Os instrutores formados seriam disponibilizados no mercado e contratados pelas entidades de formação.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 207
Colaborador: Ruy Flemming
Instituição: ABRAPHE
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Todo o texto Centro de treinamento, centro de treinamento, Centro de Treinamento, centro de treinamento de aviação civil.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Centro de Treinamento de Aviação Civil - CTAC
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Todos os termos, aparentemente referem-se à mesma entidade. Para maior uniformidade e melhor compreensão, sugiro estabelecer o padrão acima para referir-se ao CTAC.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aproveitada. Nomenclatura foi unificada com o uso da sigla CTAC.

Contribuição nº 208
Colaborador: Ruy Flemming
Instituição: ABRAPHE
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.213.2.i O candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 12 (doze) meses anteriores à data da realização do exame de proficiência, o programa de treinamento de solo para o tipo de aeronave que pretenda obter a habilitação.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
O candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 12 (doze) meses anteriores à data de entrega do requerimento na ANAC, o programa de treinamento de solo para o tipo de aeronave que pretenda obter a habilitação.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Amarrar o período de 12 (doze) meses à data de da realização do exame de proficiência é um risco muito alto para operadores segundo o RBAC91, especialmente se houver um atraso na análise da documentação, ou dificuldade em conseguir um checkador, como é o caso hoje em dia. O investimento é muito alto se pensarmos que pode acontecer com Pessoa Física, diferentemente do que acontece nos operadores do RBAC135 e 121, que são Pessoa Jurídica. Muitas vezes, quem paga todo o curso é o próprio piloto, com o objetivo de tentar uma vaga no mercado.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aproveitada. O prazo deve ser contado da data de realização do exame de proficiência para garantir que o piloto esteja, no momento de sua realização, apto e recentemente treinado.

Contribuição nº 209
Colaborador: Ruy Flemming
Instituição: ABRAPHE
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.213.3.C.iii O treinamento pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não existe Centro de Treinamento aprovado pela ANAC. Nesse caso o treinamento deve ser feito conforme Programa de Treinamento aprovado pela ANAC ou pela autoridade de certificação primária, caso não haja programa de treinamento aprovado deve observar o disposto em Instrução Suplementar incluindo no mínimo:
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
O treinamento pode ser realizado fora de CTAC para as aeronaves para as quais não existe Centro de Treinamento aprovado pela ANAC, até a data de início do treinamento para obtenção de habilitação tipo por parte do candidato . Nesse caso o treinamento deve ser feito conforme Programa de Treinamento aprovado pela ANAC ou pela autoridade de certificação primária, caso não haja programa de treinamento aprovado deve observar o disposto em Instrução Suplementar incluindo no mínimo:
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
É fundamental estipular prazos. A obtenção de habilitação tipo é onerosa. O candidato que iniciar um treinamento e investir recursos, muitas vezes próprios, não pode ser penalizado e ter seus investimentos perdidos pelo fato de, no meio do treinamento que tenha iniciado fora de CTAC, um CTAC se certificar ou ter seu programa aprovado pela ANAC. São inúmeros os pilotos que operam segundo o RBAC91, ou seja, Pessoa Física que custeiam o próprio treinamento para se manter ativo no mercado. Ter uma habilitação tipo pode ser a diferença entre conseguir ou não uma colocação no mercado.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aproveitada. Com razão, a inexistência de uma definição temporal para a existência ou não do CTAC poderia prejudicar indevidamente candidatos que já houvessem iniciado o treinamento na aeronave. Foi incluída no texto final a referência sugerida, da data do início do treinamento pelo candidato.

Contribuição nº 210
Colaborador: Ruy Flemming
Instituição: ABRAPHE
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.213.(3) treinamento de voo: (i) O candidato a uma habilitação tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores à data da realização do exame de proficiência, o programa de treinamento de voo para o tipo de aeronave para em que pretenda obter habilitação.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(i) O candidato a uma habilitação tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 12 (doze) meses anteriores à data de apresentação do requerimento na ANAC , o programa de treinamento de voo para o tipo de aeronave para em que pretenda obter habilitação.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
No entendimento da ABRAPHE, o período de conhecimentos teóricos e treinamento de solo devem ser os mesmos. Raciocinando com aeronaves operando segundo o RBAC91, nem sempre teremos CTAC ou aeronaves disponíveis para o treinamento, por esse motivo solicitamos que ambos, o treinamento de solo e treinamento de voo sejam iguais e por um período de 12 meses. Amarrar o período de 12 (doze) meses à data de da realização do exame de proficiência é um risco muito alto para operadores segundo o RBAC91, especialmente se houver um atraso na análise da documentação, ou dificuldade em conseguir um checkador, como é o caso hoje em dia. O investimento é muito alto se pensarmos que pode acontecer com Pessoa Física, diferentemente do que acontece nos operadores do RBAC135 e 121, que são Pessoa Jurídica. Muitas vezes, quem paga todo o curso é o próprio piloto, com o objetivo de tentar uma vaga no mercado.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aproveitada. O prazo deve ser contado da data de realização do exame de proficiência para garantir que o piloto esteja, no momento de sua realização, apto e recentemente treinado. Do mesmo modo, o treinamento prático deverá ter sido realizado nos últimos 6 meses, de forma que o piloto esteja proficiente nas manobras requeridas no exame.

Contribuição nº 211
Colaborador: Ruy Flemming
Instituição: ABRAPHE
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
nil
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Criar a figura do Piloto Estagiário
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
1 – Apresentação Quando nós falamos em segurança operacional de um determinado país, normalmente nos referimos aos números da aviação regular. Os números da aviação regular normalmente são os mais expressivos. São os índices de acidentes da aviação regular que mostram bem o panorama de um país no quesito segurança operacional. Os demais números não são desprezados, há um número enorme de pessoas trabalhando incessantemente para reduzir os números de acidentes na aviação geral. A proposta da ABRAPHE é tanto inovadora como fundamental para alcançar, a médio prazo, índices mais adequados de segurança operacional. A proposta é transportar algumas práticas saudáveis da aviação regular para a aviação geral. Os benefícios poderão ser estendidos para além dos voos de helicópteros, como veremos a seguir. Espero, ao final dessa exposição conseguir, pelo menos, abrir discussão acerca desse importante tema: a criação da figura do Piloto Estagiário. 2 - Aviação regular de longo curso 2.1 – O registro das horas de voo. Os tripulantes técnicos que estiverem descansando no sarcófago, ou assento destinado a esse fim, estão computando suas horas de voo.

Numa tripulação de revezamento, metade das horas onde o tripulante estiver descansando serão computadas como horas voadas, sendo registradas em sua experiência. Isso acontece na maioria absoluta das companhias aéreas do mundo.

Na tripulação de revezamento, um terço das horas descansando serão computadas como se tivessem sido voadas na cabine de comando.

Resumindo, um piloto de longo curso que possua em sua experiência 30.000 horas de voo, passou efetivamente, pelo menos 10.000 dessas horas longe da cabine de comando.

2.2 – A formação da filosofia da operação de companhia aérea.

Paralelamente à aplicação do MGO, uma prática que forma a identidade operacional de uma companhia aérea é a rotatividade entre tripulantes.

Dependendo do tamanho de uma empresa, um tripulante só vai repetir o voo com outro tripulante que tenha dividido a cabine hoje, depois de vários meses.

Essa característica, somada à aplicação do MGO vai garantir que diversas tripulações, com foco em diferentes aspectos do MGO construirão a identidade operacional de uma companhia aérea, que por sua vez, refletirá diretamente nos níveis de segurança operacional do todo.

3 – Característica da operação dos helicópteros.

Segundo dados do IHST – International Helicopter Safety Team, grupo de ação global que tem por objetivo reduzir os acidentes de helicópteros em 80% até 2016, no Brasil temos 1.317 operadores com apenas um helicóptero, o que representa 83,7% dos operadores e 55,5% da frota nacional.

Esse dado reflete com clareza o conceito de que o piloto de helicóptero, de forma geral não tem como dividir experiências com outros pilotos.

É comum um piloto, ou uma dupla de pilotos, no caso dos helicópteros dual pilot, passarem anos voando sem jamais conhecerem a operação de colegas que voam a mesma máquina.

Diferentemente do que acontece numa companhia aérea, não há a troca saudável de conhecimentos técnicos e de operação.

4 – O Piloto Estagiário e o Piloto Tutor

4.1 - Considerações

A ideia da criação da figura do Piloto Estagiário é, basicamente, estimular essa troca de informações e experiências entre pilotos, visando o piloto que esteja iniciando na carreira.

A condição básica é que o piloto esteja checado PCH, para o caso dos helicópteros.

O limite máximo para o piloto ser considerado Piloto Estagiário são 500 horas totais.

4.2 – Desenvolvimento

O Piloto Estagiário não teria necessidade de ter qualquer vínculo com o operador que fosse voar, nem curso (Ground School) na aeronave.

O Piloto Estagiário não tem função a bordo.

A ideia é que o piloto possa voar com pilotos mais experientes para absorver experiência e conhecimento.

Diferentemente de um passageiro sem qualquer conhecimento aeronáutico que ocupe o assento de uma aeronave single pilot, o Piloto Estagiário tem formação aeronáutica, já é piloto com licença expedida pela ANAC e durante o voo vai interagir com tudo o que o Piloto Tutor estiver fazendo.

Vai acompanhar o Piloto Tutor em todas as fases do voo.

Como prepara o Plano de Voo, como faz seus cálculos de peso e balanceamento, como planeja sua rota, porque adota determinado procedimento para decolagem, aproximação, como gerencia seu voo, como faz suas coordenações.

A proposta é mais genérica que específica para determinado modelo de helicóptero, daí o motivo pelo qual o Ground School não ser importante nessa fase.

O Piloto Tutor seria um piloto que tivesse pelo menos 2.000 horas totais, das quais, 500 horas no tipo que vai atuar como Piloto Tutor.

Uma vez que um piloto da aviação regular de longo curso computa suas horas de voo descansando longe da cabine de comando, como foi visto acima, é justo que um Piloto Estagiário, com a formação de Piloto Comercial, possa registrar 50% das horas totais do voo.

5 – Conclusão

Esperamos que a ANAC possa abrir discussão sobre o tema.

Entendemos que a criação do Piloto Estagiário possa suprir a falta de troca de informações, característica inerente às operações dos pilotos que voam segundo o RBAC91.

Sem dúvida os benefícios serão consistentes em termos de segurança operacional.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 212

Colaborador: Ruy Flemming

Instituição: ABRAPHE

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

nil

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Discussão ampla do RBAC61

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Certamente ainda há muito o que ser discutido sobre o RBAC61.
As recentes alterações resolvem parte importante da operacionalidade do documento.
Esperamos poder continuar contribuindo com pareceres e debates.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O escopo da emenda proposta neste momento não abrange o tema abordado pela contribuição. A sugestão será considerada para a elaboração de uma próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 213

Colaborador: LUCAS NEWETON GARGIONI

Instituição: AERoclube do Paraná

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Resolução, a Emenda no 03 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61 (RBAC no 61) referente ao item: 61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(5) ...

(i) ...

(ii) ...

(iii) **para as demais categorias de aeronaves: 2 (dois) anos após a data de publicação deste**

Regulamento, o solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves corresponde à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de voo, exceto para a habilitação de instrutor de voo por instrumento, quando, então deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 (cinquenta) horas de voo IFR real em comando. A partir de 2 (dois) anos após a data de publicação deste Regulamento, o solicitante deve possuir 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de voo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A quantidade de horas sugeridas para a formação não faz diferença para a habilidade, visto que, para manter a segurança operacional, a conduta recorrente nos aeroclubes é de liberar inva's inexperientes apenas para voo local nas suas 300 primeiras horas de instrução mitigando o risco existente na instrução mais hábil. Bem como a alteração proposta pelo RBAC 61 não viabilizaria aos aspirantes uma um retorno financeiro tão esperado.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 214

Colaborador: VICTOR MASSUIA AMORIM AZEVEDO LEMOS

Instituição: AERoclube do Paraná

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

Resolução, a Emenda no 03 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61 (RBAC no 61) referente ao item: 61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(5) ... (i) ... (ii) ... (iii) para as demais categorias de aeronaves: 2 (dois) anos após a data de publicação deste Regulamento, o solicitante deve possuir a experiência requerida para a concessão de uma licença de piloto comercial apropriada à categoria de aeronaves corresponde à licença na qual será averbada a habilitação de instrutor de voo, exceto para a habilitação de instrutor de voo por instrumento, quando, então deve comprovar, adicionalmente, possuir experiência mínima de 50 (cinquenta) horas de voo IFR real em comando. A partir de 2 (dois) anos após a data de publicação deste Regulamento, o solicitante deve possuir 200 (duzentas) horas de voo como piloto em comando na categoria de aeronave para a qual requeira sua habilitação de instrutor de voo, sendo que, pelo menos 15 (quinze) dessas horas devem ter sido realizadas nos 6 (seis) meses precedentes a sua solicitação;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A quantidade de horas sugeridas para a formação não finda em diferença na habilidade advinda da experiência, visto que, para manter a segurança operacional, a conduta recorrente nos aeroclubes é de liberar inva's inexperientes apenas para voo local nas suas 300 primeiras horas de instrução mitigando o risco existente. Bem como a alteração proposta pelo RBAC 61 não viabilizaria aos aspirantes uma um retorno financeiro tão esperado.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 215
Colaborador: Plinio Daniel Lins Brandão Veas
Instituição: CBA / Avulso
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
SUBPARTE Q HABILITAÇÃO DE PILOTO DE ACROBACIA 61.271 Aplicabilidade (a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão, revalidação e requalificação da habilitação de piloto de acrobacia para as categorias avião, helicóptero, aeronave de sustentação por potência e planador, assim como as prerrogativas e condições para o exercício dessa habilitação. 61.273 Concessão de habilitação de piloto de acrobacia (a) O candidato a uma habilitação de piloto de acrobacia deve cumprir o seguinte: (1) pré-requisito: ser titular de uma licença de piloto da categoria de aeronave para a qual a habilitação de piloto de acrobacia é requerida, com a habilitação correspondente à aeronave utilizada para a operação de acrobacia válida; (2) conhecimentos teóricos: (i) ter completado, com aproveitamento, um curso específico de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave correspondente à licença ou ao certificado no qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (A) aerodinâmica aplicada ao voo a baixa altura e em manobras de acrobacia; (B) planejamento de operações aéreas de acrobacia; (C) medicina da aviação aplicada operações aéreas de acrobacia; (D) meteorologia aplicada à operações aéreas de acrobacia; (E) peso e balanceamento de aeronaves de acrobacia; (F) legislação específica de operações aéreas de acrobacia; (G) normas de segurança de voo e prevenção de acidentes; e (H) regulamentos de tráfego aéreo; e (ii) ter sido aprovado, nos últimos 12 (doze) meses, em exame teórico da ANAC referente à habilitação de piloto de acrobacia aérea de acordo com a categoria de aeronave requerida; (3) instrução de voo: ter concluído, com aproveitamento, um curso prático de piloto de acrobacia, aprovado pela ANAC, para a categoria de aeronave correspondente à licença ou ao certificado na qual será averbada a habilitação, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos: (i) aproximações da área de operação; (ii) acelerações e desacelerações; (iii) execução de manobras de acrobacia; e

- (iv) procedimentos operacionais;
- (4) experiência: demonstrar experiência de voo de, pelo menos, 100 (cem) horas totais de voo realizadas na categoria de aeronave para a qual é solicitada a habilitação, sendo, pelo menos, 20 (vinte) dessas horas realizadas em instrução de voo durante o curso prático estabelecido no parágrafo (a)(3) desta seção
- (5) proficiência: demonstrar sua capacidade para executar, como piloto em comando de aeronave da categoria para a qual é solicitada a habilitação, os procedimentos e manobras especificadas no parágrafo (a)(3) desta seção, com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de piloto de acrobacia confere ao seu titular, e para:
- (i) reconhecer e gerenciar ameaças e erros;
 - (ii) operar a aeronave dentro de suas limitações de emprego;
 - (iii) executar todas as manobras com suavidade e precisão;
 - (iv) revelar bom julgamento e possuir aptidão para pilotagem;
 - (v) aplicar os conhecimentos aeronáuticos; e
 - (vi) manter controle da aeronave durante o tempo do voo, de modo que não ocorram dúvidas quanto ao êxito de algum procedimento ou manobra; e
- (6) quando a aeronave utilizada no exame de proficiência comportar acomodação para apenas um tripulante, este poderá ser realizado por avaliação de campo, na qual o avaliador, no solo, assista à execução das operações pelo avaliado, posicionado de modo a poder observar o conjunto de manobras necessárias ao desenvolvimento das operações aéreas de acrobacia.

61.275 Revalidação e requalificação de habilitação de piloto de acrobacia

(a) Para revalidar uma habilitação de piloto de acrobacia, o requerente deve, antes de completar 6 (seis) meses desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento:

(1) ter realizado a instrução revisória para operação aérea de acrobacia, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento; e

(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com os parágrafos 61.273(a)(5) e (6) deste Regulamento.

(b) Após decorridos 6 (seis) meses, ou mais, desde o final do período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, sem considerar o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, o titular de uma habilitação de piloto de acrobacia não poderá mais solicitar sua revalidação, devendo, neste caso, ser efetuada uma requalificação. A requalificação consiste em uma nova demonstração, por parte do candidato, do cumprimento dos requisitos de conhecimentos teóricos, instrução de voo e proficiência para concessão da habilitação de piloto de acrobacia pertinente.

61.277 Restrição à execução de voos de demonstração aérea

(a) A habilitação de piloto de acrobacia sempre será concedida com a restrição à execução de voos de demonstração aérea, que deverá ser averbada na licença ou certificado para o qual foi solicitada a habilitação.

(b) o piloto poderá solicitar a retirada da restrição à execução de voos de demonstração aérea após cumprir os seguintes requisitos:

(1) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 500 (quinhentas) horas totais de voo em aeronaves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição; e

(2) demonstrar possuir experiência de, pelo menos, 150 (cento e cinquenta) horas de voo em operações aéreas de acrobacia, em aeronaves da categoria para a qual solicita a retirada da restrição.

61.279 Prerrogativa e limitações do titular de uma habilitação de piloto de acrobacia

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, bem como a prerrogativa e condições estabelecidas para a licença na qual é averbada a habilitação, a prerrogativa do titular de uma habilitação de piloto de acrobacia são as de atuar como piloto em comando de aeronave em execução de operações aéreas de acrobacia.

(b) Para que a prerrogativa do piloto de acrobacia possa ser exercidas, o titular da habilitação de piloto de acrobacia deve ser titular, também, da habilitação correspondente à aeronave utilizada na operação aérea de acrobacia válida em conformidade com as seções 61.19, 61.25 e 61.33 deste Regulamento.

(c) A prerrogativa do titular da habilitação de piloto de acrobacia deixa de existir após decorrido o período de validade da habilitação pertinente estabelecido pela seção 61.19 deste Regulamento, considerando-se o prazo de tolerância estabelecido na seção 61.33 deste Regulamento, caso não tenha sido realizada a revalidação dessa habilitação de piloto de acrobacia.

(d) A prerrogativa do titular da habilitação de piloto de acrobacia deixa de existir, também, sempre que o piloto deixar de cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos na seção 61.21 deste Regulamento. Nesse caso, e estando a habilitação de piloto de acrobacia ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, para o restabelecimento da prerrogativa, o titular da habilitação de piloto de acrobacia deverá realizar instrução revisória para a operação aérea de acrobacia em conformidade com a seção 61.23 deste Regulamento. O instrutor é responsável por declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente a prerrogativa de sua habilitação de piloto de acrobacia.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(Não necessariamente precisa ser incluído na mesma subparte, pelo fato da sugestão não configurar uma 'habilitação').

1 - Para ser autorizado à prática de acrobacia, todo piloto está sujeito às seguintes condições:

- a) Ser titular de uma licença de piloto, válida, correspondente à categoria de aeronave utilizada;
- b) Ter concluído, de maneira completa e satisfatória, uma formação ministrada por um instrutor habilitado, vinculado a uma instituição de ensino, aeroclube, centro de treinamento, ou similar. O conteúdo a ser seguido nessa formação está em anexo à presente portaria (*).

2 - São instrutores habilitados para ministrar formação:

- a) - Para o treinamento de acrobacia em avião, os pilotos titulares de uma qualificação de instrutor de voo avião (INVA) que possuírem, acumuladamente, a habilitação de piloto de acrobacia.
- b) - Para o treinamento em acrobacias de planador, os pilotos titulares de uma licença de instrutor de planador ou de instrução de voo à vela, e possuidores da habilitação de piloto de acrobacia.

3 - Durante o treinamento prático, o instrutor poderá autorizar seu aluno a realizar exercícios de acrobacia em voo solo, sob seu controle visual. A formação prática terá uma duração mínima de 10 (dez) horas, e incluirá treinamento de recuperação de atitudes adversas, acrobacias básicas, e poderá também incluir treinamento em acrobacias avançadas.

4 – Após a conclusão do treinamento, o instrutor - ou a instituição à qual pertence - emitirá certificado, que permitirá a seu detentor realizar atividades de acrobacia aérea, dentro das limitações que o grau de treinamento permitir. Um histórico do treinamento deverá ser mantido com o instrutor ou instituição, para fins de eventual conferência.

- a) Tanto o histórico quanto o certificado deverão ser registrados em cartório.

5 – Para a realização de demonstração aérea, as entidades representativas de acrobacia aérea elaborarão uma lista, elencando os nomes dos pilotos que julgarem aptos para tal atividade.

- a) A seleção levará em conta não somente uma avaliação do voo e a qualificação técnica, mas também fatores psicossociais e bons antecedentes.
- b) A lista deverá ser enviada para a ANAC, que a considerará para fins de fiscalização, e a colocará à disposição do público e dos organizadores de eventos.

§ - Para efeitos dessa resolução, considera-se voo acrobático de demonstração aquele que, de forma intencional e com o único intuito de entreter, englobar, ao mesmo tempo, as seguintes situações:

- a) Realização de atitudes ou acelerações anormais, ou mudanças bruscas de atitude da aeronave;
- b) Presença de público,
- c) Altura do voo inferior a 1500 pés acima do terreno.

§§ Os casos que envolverem demonstração de pilotos estrangeiros deverão ser resolvidos por esta agência.

6 – O atendimento ao disposto nessa resolução não exclui a responsabilidade do piloto em comando, que responderá por infrações que cometer ao disposto nos artigos 15, 16, 17 e 268 do Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7.565/86) e ao artigo 35 da Lei de Contravenções Penais (Lei 3.688/41).

- Os pilotos que, na data da publicação dessa alteração, estiverem com suas habilitações INVA e de acrobacia válida estarão aptos para ministrar o treinamento aqui descrito.

(*) O conteúdo da formação poderá ser a apostila enviada pelo CBA à ANAC, que poderia ser disponibilizada como sendo da própria ANAC, dentro do site.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Prezados responsáveis,

Apesar de ter feito curso de piloto privado, sou também funcionário público, assim como V. Sas., e trabalho em um fórum (Tribunal Regional Federal da 3ª Região), onde lido diariamente com processos. Também acompanho muito de perto o mundo da acrobacia aérea há cerca de 6 anos, e participo atualmente do CBA (Comitê Brasileiro de Acrobacia). Sei bem como ocorre essa discussão de regulamento de acrobacia.

Como conhecedor das dificuldades que envolvem a atividade dessa agência reguladora, e conhecedor também das insatisfações e problemas que sempre acontecem nesse meio aéreo, somado também à minha atividade na área jurídica, resolvi mandar uma **sugestão já redigida em forma de regulamento**, para facilitar-lhes a vida, caso entendam seja adequada.

Quanto à matéria constante na minha sugestão, justifico da seguinte forma:

1 – O Brasil já passou por diversos problemas referentes a associações de pilotos. Muitas delas se desvirtuam, deixam de cumprir sua função, ou simplesmente desaparecem porque outra melhor surgiu. Mesmo pertencendo a uma delas, creio não ser conveniente entregar muita responsabilidade a essas entidades, pois, se a fase atual é amigável, no futuro tudo pode mudar.

2 – Ao mesmo tempo, não é o ideal que a ANAC atribua para si competências que não terá condições de cumprir, por conta do excesso de tarefas. Um exemplo disso é o registro de 'habilitações' de acrobacia. E uma das características das Agências Reguladoras é trabalhar com descentralização e desburocratização administrativa.

3 – Também não é ideal 'liberar geral' a prática da acrobacia. A legislação americana é extremamente simples, mas, num país como o nosso, onde muitas pessoas não levam a vida tão a sério, tal liberalidade poderá não funcionar tão bem.

4 – Assim, propus uma miscelânea: juntei um pouco do que ocorre nos **EUA** com um pouco do que é legislado na **França** (um dos três países onde mais se pratica acrobacia aérea no mundo). E acrescentei coisas que já pensei ao longo de mais de 3 anos de discussão com pilotos.

5 – Pelo que sugeri, não será necessário homologar cursos específicos para acrobacia. Um piloto que seja INVA e também habilitado para acrobacia poderá ministrar o 'treinamento' (e não o 'curso'), que poderá ou não estar vinculado a uma entidade de ensino. As aulas deverão ser as que estiverem na apostila da ANAC (de preferência aquela que foi escrita pelo Cmte. Francis Barros, enviada via CBA, e que já se encontra em poder dessa Agência). Assim, haverá uma descentralização desse treinamento, e evitará eventuais abusos ou concentração de mercado. Ao mesmo tempo, os atuais INVAs que são pilotos de acrobacia automaticamente poderão ministrar o treinamento, o que evitará problemas referentes a convalidação de carteiras, habilitações, etc. E escolas que tenham interesse em fazer esse treinamento, apenas deverão contratar um INVA habilitado para acrobacia.

6 – Sugiro não ser necessário número mínimo de horas. Na Força Aérea os cadetes recebem treinamento de acrobacia com menos de 30 horas de voo, e na aviação civil, só para ter a licença, o piloto já deverá ter mais do que isso. Além do mais, ninguém melhor que o instrutor para averiguar a capacidade do aluno.

7 – Ao invés de enviarem dados para a ANAC, e entulharem mais ainda vocês de serviço, sugeri registrar em cartório os documentos do treinamento (histórico e certificado), que terão validade para fins de comprovação em alguma eventual necessidade. Assim, reduz a burocracia, o documento terá fé pública, e reduz a carga de trabalho de vocês, que não precisarão ficar colocando a qualificação no sistema. Só solicitarão caso necessário. Se acontecer algum processo judicial, quem terá que ficar responsável por comprovar o treinamento é o próprio interessado e seu respectivo instrutor/escola.

Mas, caso achem melhor, poderiam também deixar como está no item 61.279, D, do atual RBAC (*O instrutor é responsável por declarar, nos registros de voo (Sistema Eletrônico de Registro de Voo ou CIV) do piloto, que este encontra-se em condições técnicas para exercer novamente a prerrogativa de sua habilitação de piloto de acrobacia.*)

8 – Incluí a 'categoria de aeronave' de forma genérica, pois assim tanto pilotos de aviões experimentais, ultraleves, ou homologados poderão fazer o treinamento sem limitações de ordem burocrática.

9 – Não haveria 'cheque' ou 'recheque', por não ser habilitação. Considerando que o número de pilotos praticantes dessa modalidade é pequeno, creio não haver prejuízo para a ANAC no tocante ao recolhimento de taxas.

10 – Apesar das facilidades para o treinamento, sugeri as restrições para show aéreo (demonstração), **que são o verdadeiro gargalo do perigo** na acrobacia. Se alguém cai no meio do mato, o problema é dele e da família. Mas em demonstração há maior repercussão. Os problemas na acrobacia, quando ocorrem, são quase sempre em voos de show aéreo, e os pilotos sabem disso. A direção do CBA quer um maior controle nessa área. Então sugeri o texto de uma forma pela qual as entidades (genericamente, sem especificar nenhuma) elaborem listas com nomes de pilotos aptos a realizarem as demonstrações. A ANAC, uma vez com essa lista, torna-a pública, e, caso algum piloto realize demonstrações sem estar elencado nesse rol, arcará com as multas e demais consequências civis e penais. Talvez precise melhorar apenas essa parte, com a inclusão da sanção.

11 – A definição que fiz do voo de show aéreo (§§) **dificilmente os senhores encontrarão melhor e mais precisa.** Se repararem bem, se faltar um dos três itens, não será configurado voo de demonstração, o risco será bem menor, e não haverá necessidade da restrição. Isso descomplica, e muito a vida, e torna a definição bem objetiva. A altura de 1500 pés é utilizada como parâmetro para shows nos EUA. Ademais, coloquei a definição 'único intuito de entreter' por aí excluem-se as competições e campeonatos. Não porque nestas os voos sejam 'baixos', pois a maioria deles ocorre acima de 1500 pés, mas porque em determinadas categorias algumas manobras podem ser realizadas abaixo dessa altura.

12 – Coloquei a menção dos pilotos estrangeiros, pois pode ser que sejam convidados a voarem por aqui, e para tanto cada caso deverá ser resolvido e liberado pela ANAC (são pouquíssimos casos, portanto creio que não haveria problema).

13 – Acrescentei também um lembrete dos artigos de leis que responsabilizam os pilotos por bobagens que fizerem. Assim, ficará ressaltado que, uma vez em voo, a responsabilidade é principalmente do piloto, e não da ANAC ou de terceiros.

14 – O texto da legislação francesa está em anexo no email, para o caso de precisarem conferir.

15- Sou membro do CBA, mas essas sugestões estou enviando por conta própria, baseada nos mais de 3 anos em que participo de discussões referentes a essas alterações no RBAC. **Tenho certeza que elas deixarão todos satisfeitos.** Mas, caso não seja aceita essa sugestão, dou um voto para que **aprovem as sugestões enviadas pelo CBA.**

16 – Estou à disposição para eventuais esclarecimentos e contribuições.

Atenciosamente,

Plínio Lins

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A ANAC entendeu que se trata de uma atividade aerodesportiva em que não há assimetria de informação por parte dos participantes e baixo risco de externalidades devido ao fato de essas atividades serem executadas em áreas reservadas para tal e longe de pessoas desavisadas. Dessa forma entendeu-se por bem não regular a qualificação dos pilotos de acrobacia por meio de emissão de habilitação específica. No entanto, os requisitos para as operações de acrobacia continuarão em vigor na Seção 91.303 do RBHA 91, na IAC 91-1001, ou nas disposições correspondentes que virem a substituí-los.

Contribuição nº 216

Colaborador: LUIZ CARLOS FERNANDES SOUZA FILHO / VALQUIRIA CRISTINA FERREIRA

Instituição: AERoclube do Paraná

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

a) Retirada da necessidade de curso teórico para as licenças de piloto privado (PPR e PPH), piloto de linha aérea (PLA e PLH), piloto de planador (PPL) e piloto de balão(PBL), como pré-requisito para a realização da prova teórica. O curso teórico continuará sendo exigido para pilotos comerciais de aeronaves;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

“61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado

(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente à categoria a que pretenda obter a licença.

“61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea

(a) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de linha aérea referente à categoria a que pretenda obter a licença.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O AERoclube do Paraná, não concorda com esta proposição, sob o ponto de vista pedagógico, operacional e de segurança de voo. No âmbito pedagógico é incabível que os pretendentes às licenças mencionadas, não frequentem, demonstrem aproveitamento e sejam aprovados em Curso Formal Teórico, considerando-se a alta complexidade da Atividade Aeronáutica, considerando-se ainda, que até para se conduzir uma simples motocicleta é necessário curso formal em auto-escola. Sob o ponto de vistas operacional, torna-se necessário o aprendizado e acúmulo de conhecimentos de maneira sistemática e organizada, que só podem ser obtidos em sala de aula, que capacitem o profissional a solucionar todas as questões e necessidades que surgem durante o voo. Sob a ótica da Segurança de Voo e Segurança Operacional, vislumbra-se os aspectos anteriores, além de que, a realização de Curso Formal, possibilita a continua avaliação do candidato com vistas a apresentação á Banca de Exames, além de serão ministradas regularmente aulas de Segurança de Voo e Segurança Operacional, além de outros aspectos pertinentes ao assunto.

No entanto, a obrigatoriedade de realização de Curso Formal para as licenças citadas, torna-se inócua e irrelevante, se a Agencia Nacional de Aviação Civil não promover uma radical reforma no Curriculum destes cursos, contemplando a modernização dos equipamentos e procedimentos, uma vez que os tópicos constantes nos livros, compêndios e manuais, versam sobre tecnologias vigentes nas décadas de 30, 40 e 50.

Porém, o mais importante é enfatizar de maneira categórica que a isenção da realização de Cursos Formais para os candidatos que pretendem as licenças citadas é grave atentado a Segurança de Voo e Segurança Operacional, pois permite que indivíduos sem nenhuma base teórica estudem, participem e trabalhem na Atividade de Voo, não possuindo muitas vezes os mais elementares e corriqueiros conhecimentos necessários à condução da Operação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 217

Colaborador: LUIZ CARLOS FERNANDES SOUZA FILHO / VALQUIRIA CRISTINA FERREIRA

Instituição: AERoclube DO PARANÁ

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

b) Eliminação da experiência mínima de 200 horas como piloto em comando para a concessão de habilitação de instrutor de voo (INVA);

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não preenchido.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O AERoclube DO PARANÁ, posiciona-se favoravelmente à Eliminação da Experiência Mínima de 200 Horas de Voo para a obtenção da Habilitação de Instrutor de Voo, face as particularidades financeiras e sociais que os candidatos à carreira aeronáutica enfrentam em nosso País. O atual sistema que regulamenta a concessão de licenças, já é por demais oneroso e difícil de ser satisfeito pela maior parte dos candidatos à carreira cuja maioria é procedente de camadas menos favorecidas da população, e que somente à muito custo conseguem completar as 150 Horas de Voo requeridas para a obtenção de licença de Piloto Comercial. Aumentar o número de horas requeridas, dificultará mais ainda a obtenção da licença, excluindo ainda definitivamente da carreira, grande número de candidatos que demonstram potencial para tornarem-se Aviadores de elevado gabarito. Uma opção para resolver a pretensa situação atual de “pouca experiência” e a ANAC criar mecanismos de fiscalização e acompanhamento dos Cursos de Instrutor de Voo de Avião, avaliando o rigor e a qualidade da formação dos alunos, bem como impor maior critério nos Voos de Check para Instrutor de Voo. Deve-se ainda considerar a propensão, interesse e capacidade do candidato à Instrutor de Voo, pois mesmo refletindo maior experiência, o grande número de Horas de Voo não é por si só, garantia de que aquele candidato será um ótimo Instrutor de Voo, pois para a função, inúmeras outras variáveis devem ser consideradas.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

O prazo de transição para a entrada em vigor do requisito de 200 horas de voo como piloto em comando para a habilitação de instrutor de voo (parágrafo 61.233(a)(5)(iii)) foi prorrogado até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 218

Colaborador: LUIZ CARLOS FERNANDES SOUZA FILHO / VALQUIRIA CRISTINA FERREIRA

Instituição: AERoclube DO PARANÁ

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

e) A exclusão da obrigatoriedade da habilitação de “acrobacia” para realizar manobras acrobáticas, sendo que, para realizar este tipo de voo o piloto ainda precisará ter no mínimo licença de piloto privado e habilitação para categoria e classe da aeronave a ser utilizada, experiência no modelo da aeronave e outras possíveis exigências não correlacionadas a um registro na Carteira de Habilitação Técnica (CHT).

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não preenchido.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O AERoclube DO PARANÁ, posiciona-se contra a emenda, com base em sua longa experiência na Atividade de Acrobacia Aérea e por ter formado alguns dos principais Pilotos de Acrobacia do País. A CHT de Piloto de Acrobacia deve ser obrigatoriamente mantida, além obviamente, da Licença de Piloto Privado de Avião e das habilitações e exigências adicionais que habilitem o Piloto de Acrobacia a realizar seu vôo com total segurança, dentro dos parâmetros e particularidades exigidas por cada modelo de aeronave e manobra. Abolir a CHT de Piloto de Acrobacia, possibilitará que qualquer detentor de uma simples licença de Piloto Privado sintá-se credenciado à realizar voos acrobáticos, pilotando e/ou adquirindo aeronaves cujo desempenho e características de voo e manobra estão muito além de suas proficiências, levando a curto prazo a um aumento exponencial do número de Acidentes Aeronáuticos, Ocorrências e Violações Operacionais. Fazendo-se um retrospecto da Atividade Acrobática no Brasil e no planeta, acompanhando-se as particularidades da Atividade e o aumento cada vez mais expressivo do desempenho das aeronaves acrobáticas disponíveis no mercado, aliados a crescente facilidade de aquisição e menor preço destas, a proposta de excluir a obrigatoriedade de “CHT de Acrobacia” é leviana e ridícula, já que a Acrobacia Aérea é uma das atividades aeronáuticas que mais exige profundos conhecimentos teóricos e práticos, abrangendo vários aspectos de aerodinâmica, desempenho, regulamentação e segurança de voo, que só podem ser assimilados em Curso Formal e atestados em rigoroso e criterioso Voo de Check, com Checador habilitado na Atividade. O contido nesta Proposta de Alteração específica, deixa claro que doravante, sempre que se aventar a hipótese de se alterar qualquer

regulamentação aeronáutica, esta deverá ser elaborada por pessoal com ampla experiência e qualificação, uma vez que a falta de conhecimentos na área em questão, poderá levar a aprovação de Propostas que se postas em prática, poderão comprometer de maneira grave as Operações de Voo e a Segurança Operacional, com sérios desdobramentos e repercussões, não só para Operadores e Tripulantes, mas principalmente para as autoridades e órgãos fiscalizadores e regulatórios.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

A ANAC entendeu que se trata de uma atividade aerodesportiva em que não há assimetria de informação por parte dos participantes e baixo risco de externalidades devido ao fato de essas atividades serem executadas em áreas reservadas para tal e longe de pessoas desavisadas. Dessa forma entendeu-se por bem não regular a qualificação dos pilotos de acrobacia por meio de emissão de habilitação específica. No entanto, os requisitos para as operações de acrobacia continuarão em vigor na Seção 91.303 do RBHA 91, na IAC 91-1001, ou nas disposições correspondentes que virem a substituí-los.

Contribuição nº 219

Colaborador: AUGUSTO TASSO FRAGOSO

Instituição: WINGS ESCOLA DE AVIAÇÃO

TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR

61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado

(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente à categoria a que pretenda obter a licença.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado

(a) O candidato a uma licença de piloto privado deve:

(1) Ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC, na categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141 ou RBAC que venha a substituí-lo;

(b) Ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente à categoria a que pretenda obter a licença.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O exame teórico efetuado na ANAC não contempla a análise do conhecimento do candidato no que refere a planejamento de voo, leitura e interpretação de cartas meteorológicas, tais quais: WIND ALOFT; SIGWX LOW; SIGWX HIGH e outras.

Atualmente é cobrado do candidato apenas o conhecimento teórico de navegação.

Tal cobrança compromete não apenas o foco das aulas de voo, aonde o INV-A/H precisará ensinar e corrigir tendências para o correto planejamento de voo e adicionar o conhecimento para análise de risco de uma navegação para segurança do piloto aluno. Isso também prejudica a evolução do candidato em outras licenças (IFR).

Além disso, o curso prático possui missões de navegação, prevendo inclusive navegação solo do aluno.

A “banca” de avaliação teórica da ANAC encontra-se defasada com o que as escolas de voo ensinam e esperam do piloto aluno. A alteração do regulamento ao excluir a obrigatoriedade do curso teórico constitui na falácia do “*argumentum ad consequentiam*” (argumento por consequência ou erro de lógica).

A ANAC argumenta o seguinte para a retirada da obrigatoriedade do curso teórico:

“Por se tratar de uma licença de nível inicial, com prerrogativas limitadas, o crivo do conhecimento teórico do candidato pode ser realizado somente com a aprovação na banca teórica, ficando o método de estudo a critério dos candidatos”.

Ao ser averbada a licença de piloto privado, conforme RBAC 61.85, o Piloto Privado possui as prerrogativas de atuar sem remuneração, como **piloto em comando** ou segundo em comando de aeronave da categoria Apropriada à sua licença e que realize voos não remunerados e sem qualquer tipo de aproveitamento comercial.

Ou seja, a premissa de ser uma licença de nível inicial e prerrogativas limitadas é falsa em função da consequência do piloto privado ter a prerrogativa de PILOTO EM COMANDO sem ter demonstrado em um exame teórico todo o conhecimento para atuar como piloto em comando.

Isso demonstra a urgência em adequação ou da prova da ANAC, voltando a constar uma navegação completa na prova de PP-A/H e a obrigatoriedade do curso teórico para piloto.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 220
Colaborador: DAVID SANTOS
Instituição:
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Não preenchido.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não preenchido.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Boa tarde, venho por este meio felicitar os vossos serviços por ter o bom senso das alíneas a) e b) da audiência pública para alterar a RBAC nº 61. Embora as outras alíneas sejam também de relevância, as primeiras duas são no meu ponto de vista as mais importantes. Acabem com a obrigatoriedade de frequentar o curso teórico para as licenças de piloto privado, e com a outra de ser obrigatório 200 horas de voo para INVA. Se estas medidas entrassem em vigor, ía prejudicar todo o setor da aviação Brasileira. Cumprimentos
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre e das 200 horas em comando para a habilitação de instrutor de voo foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.

Contribuição nº 221
Colaborador: FABIANO WESLEY MORETE
Instituição: AMP ESCOLA DE AVIAÇÃO CIVIL
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
"61.77 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto privado "61.137 Requisitos de conhecimentos teóricos para a concessão da licença de piloto de linha aérea 61.233 Concessão de habilitação de instrutor de voo
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
1- obrigatoriedades do curso teórico piloto privado . 2-À não obrigatoriedade do curso teórico piloto linha aérea. 3-Eliminação da experiência mínima de 200 horas como piloto em comando para a concessão de habilitação de instrutor de voo (INVA);
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
1=Somos a favor da obrigatoriedade do curso teórico para Piloto Privado, por ser a base, é extremamente necessária uma formação sólida do aluno para não prejudicar o andamento futuro do aprendizado; se for analisar até pra tirar carteira de motorista sempre foi obrigatório o curso teórico. Outro fator é a qualidade dos professores. A rotatividade nesse meio é muito grande pois as escolas não formalizam a profissão de "professor" e remuneram muito mal o corpo docente, desestimulando os profissionais que teriam interesse em dar aulas teóricas. Dessa forma o único prejudicado é o aluno. 2=Quanto à obrigatoriedade do curso homologado para PLA somos contra!, pois nesse caso a prova não é muito diferente à de Teoria de Voo de Alta Velocidade e Regulamento IFR do PC, e o avaliado já tem conhecimento prévio para que se possa atingir uma proficiência satisfatória na parte teórica. A quantidade de matéria é "pequena", e provavelmente o curso não seria(viável) barato. 3=Não somos a favor das 200hr em comando para obter licença de INVA ,temos a seguinte opinião: para todos os pilotos que tiverem todas suas horas comprovadas de pp/pc de voadas em escolas homologadas poderiam ser qualificados diretamente ao curso de inva porem, para os pilotos que estão voando e adquirindo horas por meios próprios , neste caso seria interessante as 200hr para obter a habilitação de INVA ,por não ter como comprovar sua proficiencia de aprendizagem com êxito.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Os prazos de transição para a entrada em vigor da obrigatoriedade da realização de curso teórico para a obtenção das licenças de PP, PLA, Planador e Balão Livre e das 200 horas em comando para a habilitação de instrutor de voo foram prorrogados até 21/9/2015. O tema continuará a ser discutido no âmbito interno da ANAC e com a sociedade.