

**Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública
nº 14/2015, do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61
- RBAC nº 61**

Abril – 2016

149 contribuições

Contribuição nº 1
Colaborador: ADALBERTO RODRIGUES DE MOURA
Instituição: JWMASSA CONSULTORIA AERONAUTICA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
SUBPARTE K - HABILITAÇÃO DE TIPO, ITEM 61.213 CONCESSÃO DE HABILITAÇÃO DE TIPO
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
ABERTURA DE ANÁLISE DE CASO PARA O CANDIDATOS A HABILITAÇÃO DE TIPO ESTEJA EM SITUAÇÃO FINANCEIRA DESFAVORÁVEL E/OU DESEMPREGADO, POSSIBILITANDO O TREINAMENTO DE SOLO E TREINAMENTO PRÁTICO SEGUIDO DE CHEQUE NA AERONAVE.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
DEVIDO A CRISE MUNDIAL E À ALTA INFREIÁVEL DO DÓLAR, E TAMBÉM A ESCASSÊS DE MÃO DE OBRA ESPECIALIZADA JUNTAMENTE COM ALTO ÍNDICE DE DESEMPREGO ENTRE OS AERONÁUTAS, E AOS ALTOS CUSTOS DO TREINAMENTO EM CTACS, INVIABILIZANDO A COLOCAÇÃO OU RECOLOCAÇÃO NO MERCADO DE TRABALHO DE VÁRIOS PILOTOS QUE ESTÃO ATUALMENTE DESEMPREGADOS.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita. A proposta de emenda apresentada pela ANAC altera as definições de tipo e classe constantes da seção 61.5 do Regulamento, de forma que o treinamento proposto pelo interessado em sua contribuição ("treinamento de solo e treinamento prático seguido de cheque na aeronave") já será possibilitado para grande parte das aeronaves hoje em operação. Para as aeronaves que permanecerem classificadas como "tipo" após a alteração (e, portanto, sujeitas ao treinamento previsto na Subparte K do RBAC 61), a ANAC entende que o treinamento realizado em Centro de Treinamento deve ser mantido como regra, haja vista que o grau de complexidade dessas aeronaves é indiscutivelmente mais elevado, e sua operação requer qualificação específica, ministrada por entidades de ensino com padrão de qualidade reconhecido. Além disso, a própria subparte K já prevê exceção a esta regra, nos casos em que não existam tais Centros de Treinamento certificados pela ANAC, e a ANAC não vê possibilidade de aumentar o escopo desta exceção.

Contribuição nº 2
Colaborador: SILVANIA MARQUES MOURA
Instituição: ANAC
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; (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 tiverem sido aprovados no exame teórico para piloto privado da ANAC até 21/9/2015. (Redação dada pela Resolução nº 344, de 17 de setembro de 2014)
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; (2) ter sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado, nos 4 (quatro) anos anteriores à solicitação, 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 21/9/2015. (Redação dada pela Resolução nº 344, de 17 de setembro de 2014)
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
1 - Manter a obrigatoriedade da aprovação em curso homologado pela ANAC é importante para que seja elevada a porcentagem de aprovação no exame teórico para essa licença, que hoje é muito baixa e também melhorar a qualidade dos pilotos que hoje estão no mercado, sabemos que unicamente a prova não avalia com precisão os conhecimentos desses profissionais que em sua maioria carecem de formação teórica, isto é o que percebemos durante fiscalizações realizadas desde a criação da ANAC. 2 – Retomar a validade do exame teórico (que existia no RBHA 61) é um ponto de extrema importância e de concordância geral entre os inspetores da ANAC. Permitir uma validade "eterna" para esse exame é muito perigoso, pois os procedimentos, a legislação e até a tecnologia no segmento da aviação, muda o tempo todo; como podemos garantir que esse profissional vai estar preparado para exercer a profissão sem exigir uma aferição atualizada de seus conhecimentos? Além do mais, acredito que um prazo de quatro anos é mais que suficiente para o candidato cumprir as exigências de uma licença inicial de piloto.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita. Apesar de reconhecer que a participação em um curso teórico formal é geralmente proveitosa para os alunos, a ANAC entende que a sua imposição em regulamento retira dos candidatos a possibilidade, também legítima, de obter os conhecimentos por meio do estudo individual dos materiais didáticos recomendados, realização de exercícios simulados, leitura dos regulamentos e manuais expedidos pela ANAC e pelo COMAER, etc. Apesar das vantagens do curso formal, é sabido que vários candidatos optam por se preparar de maneira individual, por motivos tais como a inexistência de curso tradicional na localidade em que residem, a incompatibilidade de seus horários com os horários dos cursos ofertados, a preferência pessoal pelo estudo individual, etc. O estudo individual, se bem conduzido, pode ser tão efetivo quanto o estudo realizado em curso tradicional. É importante lembrar que a ANAC já garante que todos os candidatos possuem os conhecimentos teóricos necessários, pois exige que todos sejam aprovados no exame de conhecimentos teóricos ("banca"). Ou seja, o resultado final (conhecimento teórico adquirido) continua sendo definido e verificado pela ANAC, mas o modo pelo qual o candidato irá atingir esse conhecimento (se por meio de estudo individual ou por meio de curso teórico) é deixado à sua escolha e responsabilidade. Quanto à validade do exame, o tema não foi objeto de estudo na presente proposta de Emenda por fugir ao escopo originalmente delimitado. O assunto deverá ser discutido posteriormente em âmbito interno e com os interessados externos.

Colaborador: SILVANIA MARQUES MOURA

Instituição: ANAC

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

(a) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea deve:

- (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de linha aérea 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 de linha aérea 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 de linha aérea da ANAC até 21/9/2015. (Redação dada pela Resolução nº 344, de 17 de setembro de 2014)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

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:

- (1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto de linha aérea aprovado pela ANAC, na categoria apropriada, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141 ou RBAC que venha a substituí-lo;
- (2) ser titular de licença de piloto comercial na categoria de aeronave pretendida.
- (3) 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; e
- (4) o requisito estabelecido no parágrafo (a)(1) desta seção não se aplica aos candidatos que tiverem sido aprovados no exame teórico para piloto de linha aérea da ANAC até 21/9/2015. (Redação dada pela Resolução nº 344, de 17 de setembro de 2014)

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

1 - Manter a obrigatoriedade da aprovação em curso homologado pela ANAC é importante para que as escolas de aviação e aeroclubes se sintam obrigados a oferecer esse curso, pois hoje sabemos que os dirigentes desses estabelecimentos são pilotos e também filhos e pais de pilotos, ou seja, sempre existe uma tradição familiar na profissão e o interesse para que essa obrigatoriedade NÃO entre em vigor é grande, não só para PLA mas também para PP, afinal facilita as coisas, sem falar que esses dirigentes não querem arcar com os custos desses cursos, preferem que os candidatos cheguem aprovados na prova da ANAC para que possam vender horas de voo, o que é mais rentável.

2 – A exigência da licença de PC já é contemplada para a obtenção da licença de PLA, então porque não na prova teórica? Seria muito importante colocar uma sequência lógica na carreira de piloto, evitando atropelos que dão margem a ordens judiciais impróprias por lacunas na legislação. Por coerência, deveríamos exigir que todo o processo para obtenção da licença de PC estivesse concluído para então o candidato começar a pensar em obter a de PLA, procurando uma formação adequada, uma atualização de seus conhecimentos, para então solicitar o exame de PLA, até para elevar a probabilidade de aprovação nesse exame, que hoje é baixíssima, e melhorar a qualidade dos profissionais existentes no mercado.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita.

Apesar de reconhecer que a participação em um curso teórico formal é geralmente proveitosa para os alunos, a ANAC entende que a sua imposição em regulamento retira dos candidatos a possibilidade, também legítima, de obter os conhecimentos por meio do estudo individual dos materiais didáticos recomendados, realização de exercícios simulados, leitura dos regulamentos e manuais expedidos pela ANAC e pelo COMAER, etc. Apesar das vantagens do curso formal, é sabido que vários candidatos optam por se preparar de maneira individual, por motivos tais como a inexistência de curso tradicional na localidade em que residem, a incompatibilidade de seus horários com os horários dos cursos ofertados, a preferência pessoal pelo estudo individual, etc. O estudo individual, se bem conduzido, pode ser tão efetivo quanto o estudo realizado em curso tradicional.

É importante lembrar que a ANAC já garante que todos os candidatos possuam os conhecimentos teóricos necessários, pois exige que todos sejam aprovados no exame de conhecimentos teóricos ("banca").

Ou seja, o resultado final (conhecimento teórico adquirido) continua sendo definido e verificado pela ANAC, mas o modo pelo qual o candidato irá atingir esse conhecimento (se por meio de estudo individual ou por meio de curso teórico) é deixado à sua escolha e responsabilidade.

A existência ou não de demanda pelos cursos teóricos dependerá da livre opção dos candidatos de realizar o estudo individual ou em uma instituição de ensino, e a ANAC entende que o suposto benefício de uma intervenção da Agência não compensa o custo burocrático para o sistema.

Quanto à exigência da licença de PC para a realização do exame de PLA, esse tema é tratado na IS 00-003 (item 8.1), de modo que a contribuição não será aproveitada no âmbito desta audiência.

Contribuição nº 4

Colaborador: Leopoldo Alfredo Ambrosio Bruck

Instituição: Airship do Brasil Indústria Aeronáutica

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

(a) Licença/certificado e habilitações de piloto: só pode atuar como piloto em comando ou segundo em comando a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil quem seja titular e esteja portando uma licença/certificado de piloto com suas habilitações válidas, expedidas em conformidade com este Regulamento, e apropriadas à aeronave operada, à operação realizada e à função que desempenha a bordo.

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 em que pretenda obter a licença.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Incluir:

61.3(a)

(1) Para aeronaves em que as instruções de operação são apresentadas apenas no idioma inglês, é requerido um exame de proficiência do idioma inglês, com questões abrangendo termos utilizados na operação dessas aeronaves, em que o piloto alcance como mínimo o nível 3 do Apêndice A do RBAC 61.

61.77(a)

(1) O exame de conhecimentos teóricos incluirá, também, avaliação no idioma inglês, com questões abrangendo termos utilizados na operação de aeronaves.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Caros, bom dia.

Embora a matéria “licença para piloto” não seja exatamente minha especialidade, gostaria de propor para as pessoas envolvidas nessa futura emenda, uma razoável reflexão sobre o tema sobre o qual versa a minha sugestão.

Vou citar, como exemplo, os fatos notáveis narrados logo após o acidente com uma aeronave Robinson R.44 em 08 de dezembro de 2007, acredito que nas cercanias do aeroclube de Goiás. Excluo o prefixo da aeronave, mas não o conteúdo de assunto, que inclusive já foi abordado de alguma forma para a GGAP.

E

Como substanciação adicional, gostaria ainda de citar que, a SAR, já reconhecendo a relevância do tema, o abordou o abordou nos seguintes parágrafos dos regulamentos:

RBAC 145.153(d)-I O pessoal de supervisão deve ser capaz de ler e entender o(s) idioma(s) em que são apresentados os dados técnicos e as instruções para aeronavegabilidade continuada necessárias para a realização dos serviços constantes em suas especificações operativas.

RBAC 145.155(c)-I O pessoal de inspeção deve ser capaz de ler e entender o(s) idioma(s) em que são apresentados os dados técnicos e as instruções para aeronavegabilidade continuada necessárias para a realização dos serviços constantes em suas especificações operativas.

RBAC 145.157(d)-I A pessoa autorizada a aprovar um artigo para retorno ao serviço deve ser capaz de ler e entender o(s) idioma(s) em que são apresentados os dados técnicos e as instruções para aeronavegabilidade continuada necessárias para a realização dos serviços constantes em suas especificações operativas.

Continuando:

Após o acidente citado, das consequentes apurações do órgão investigador CENIPA, ficou evidente a falha no processo de habilitação, pois durante sua análise, um dos fatores que contribuiu foi a total incapacidade do piloto em “ser capaz de ler e entender” as instruções do AFM, que obviamente estava (está e continuará estando) no idioma inglês, o que resultou em incapacidade do piloto em aderir aos procedimentos adequados na condução das operações com o referido aparelho.

Infelizmente, o CENIPA, em vez que sugerir que a ANAC atualizasse o regulamento que trata de licença e habilitação de pilotos, passando a exigir que fosse comprovada a capacidade dos pilotos em “ser capaz de ler e entender” no idioma o qual as instruções estivessem apresentadas – normalmente no idioma inglês – sugeriu, por absurdo que fosse, que todos os AFM fossem produzidos no nosso idioma. Ora, ora ora.

FATOS:

a) frente a globalização do mercado da aviação civil, onde pilotos brasileiros experientes buscam, no mercado externo, melhores oportunidades justamente onde o idioma inglês é padronizado para efeitos da aviação civil, é de se indagar quem seria diretamente beneficiado com uma regulamentação que tornasse os manuais editados no nosso idioma;

b) não localizo nas publicações da Organização Internacional de Aviação Civil – ICAO, sugestão no sentido de que os manuais das aeronaves fossem editados no idioma predominante do Estado no qual uma aeronave está registrada;

c) a tradução pode, inclusive, afetar a segurança das operações, existindo a possibilidade em transmitir, numa tradução descuidada, ou não tão esmerada, mensagem adversa pois muitos termos técnicos no idioma inglês nunca foram apropriadamente traduzidos por não haver termos técnicos “brasileiros” adequados, ou amplamente aceitos. Podemos citar, como exemplo, palavras como rigagem (rigging), FOD (foreign object damage), DOD (domestic object damage), trimagem (trim), entre centenas de outros termos técnicos que não existem no nosso idioma;

d) a própria experiência na ANAC, ao elaborar regulamentos alinhados com os internacionais, mais notadamente os norte americanos, mostra a necessidade desse cuidado, ainda, na forma concisa;

e) em aeronaves modernas, que geralmente tem sido equipadas com glass-cockpit, todas as mensagens e indicações na tela são em inglês;

f) não menos importante é o fato que em aeroportos internacionais, mesmo no Brasil, a fonia obrigatoriamente se faz no idioma inglês;

g) embora seja fato que, APENAS para aeronaves fabricadas no Brasil, os manuais sejam disponibilizadas no nosso idioma (citamos os manuais das aeronaves EMBRAER modelo Ipanema) o idioma aceito em todas as publicações técnicas disponibilizadas pelos fabricantes de aeronaves que exportam seus produtos, é o inglês; e

h) certas marcas e placares de aeronaves importadas devem estar no nosso idioma, tal como previsto no Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 21 – RBAC 21, de tal forma que SOMENTE as informações relativas à interface com os passageiros e o pessoal de atendimento na pista pode ser disponibilizados no idioma português ou, mais frequentemente, na forma bilíngue.

Pois bem, excluindo o fato que em aeronaves fabricadas no Brasil, minoria, os manuais podem estar no nosso idioma, em todos os outros casos o idioma internacionalmente aceito é o inglês.

Justo pois é, nem como recomendação, mas que seja exigência da ANAC que os candidatos a piloto sejam submetidos a um exame de proficiência no idioma inglês, pelo menos se a aeronave que vai pilotar possui seus manuais editados apenas em inglês.

Essa é uma contribuição que visa a segurança.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente aceita.

A necessidade de se saber ler e interpretar corretamente os manuais da aeronave já é abrangida pela IS 00-002, que versa sobre a realização dos exames de proficiência. Ela estabelece, por exemplo, que:

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

6.2.10.2 Deve demonstrar capacidade de **utilizar os manuais técnicos da aeronave** e os conhecimentos relativos ao desempenho em operação com peso máximo de decolagem sob os efeitos adversos (motivados por temperatura elevada e altitude do local de decolagem) e demais itens que possam deteriorar a performance da aeronave, à forma como esses e outros fatores (como gradiente da pista, natureza de sua superfície, direção e intensidade do vento) poderão afetar a distância requerida para a decolagem e parada.

6.2.10.4 O examinando deve demonstrar estar **totalmente familiarizado** com a performance, **manuais e gráficos** referentes à operação da aeronave nas várias altitudes/temperatura e com os respectivos ajustes de potência. Deve também conhecer as velocidades de melhor desempenho da aeronave, relativas às diversas fases do voo.

6.28.2.1 Itens a serem avaliados: conhecimento prático da performance do avião e dos procedimentos operacionais aprovados, além da **capacidade do examinando de utilizar os manuais técnicos do avião**; conhecimentos relativos à performance do avião, em operação com peso máximo de decolagem, sob os efeitos adversos motivados por temperatura elevada e altitude do local de decolagem, e como esses e outros fatores - gradiente da pista, direção e intensidade do vento - podem afetar a distância requerida para a decolagem; conhecimentos sobre os gráficos de operação da aeronave nas várias altitudes e com os respectivos ajustes de potência; conhecimentos das velocidades de melhor performance da aeronave, relativas às diversas fases do voo; e conhecimentos sobre pesquisa e análise de itens do M.E.L.

A exigência de um exame teórico específico para esse fim, conforme sugerida pelo colaborador, parece a princípio ser desnecessariamente formal, já que tal conhecimento pode ser aferido de maneira mais rápida e eficiente pela Agência e por seus credenciados durante os exames de proficiência ou durante inspeções de rampa.

O colaborador, no entanto, tem razão ao apontar que a incorporação de uma diretriz que explicita a regra de que “os pilotos devem compreender os manuais das aeronaves que operam” (tida atualmente como implícita, porém óbvia), pode de fato contribuir para a segurança operacional. Uma proposta de texto razoável seria aquela semelhante ao que já consta do RBAC 145, citado pelo colaborador.

No entanto, tal regra não constitui propriamente um requisito de licenças ou habilitações, mas sim da operação da aeronave, já que diferentes aeronaves podem ter manuais em diferentes idiomas, ainda que operadas dentro da mesma habilitação. Por isso, a ANAC considera que uma disposição nesse sentido seria mais adequada no corpo do futuro RBAC 91. A presente contribuição foi, por isso, encaminhada para análise no âmbito da Audiência Pública nº 17/2015 (referente ao RBAC 91), e será analisada para possível incorporação no texto final do RBAC 91. O colaborador poderá obter a resposta final da proposta no Relatório da Audiência nº 17/2015, que será publicado na página <http://www.anac.gov.br/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas/audiencias-encerradas/2015>.

Contribuição nº 5

Colaborador: Leopoldo Alfredo Ambrosio Bruck

Instituição: Airship do Brasil Indústria Aeronáutica

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

parágrafos (h) e (i) da seção 61.3 do RBAC 61

(h) O piloto envolvido em acidente aeronáutico terá sua(s) habilitação(ões), relacionadas à ocorrência, suspensa(s) a partir da data do evento.

(i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico, o piloto deve:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(h) O piloto causador de acidente aeronáutico terá sua(s) habilitação(ões), relacionadas à ocorrência, suspensa(s) a partir da data do evento.

(i) Para revogar a suspensão de suas habilitações ocasionada por envolvimento em acidente aeronáutico em que tenha sido o causador, o piloto deve:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Caros, bom dia.

Ao ler os parágrafos (h) e (i) da seção 61.3 do RBAC 61, observa-se que promove-se o mesmo tipo de tratamento para piloto, pois utilizou-se o termo “envolvido”, sem diferenciar o que causa e o que, por exemplo: seja vítima (imaginem um abaloamento no solo).

Oportunamente observo que, se os parágrafos não possuem uma diferenciação, igualam-se os procedimentos de quem causa e de quem sofre o efeito, algo que aparenta ser inovação no campo jurídico.

Recomendo que os parágrafos sejam editados da forma sugerida.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita.

A suspensão das habilitações em caso de acidente aeronáutico prevista no parágrafo 61.3(h) do RBAC 61 não tem caráter punitivo, e por isso não pode ser vista como aplicável somente ao “causador” da ocorrência. O objetivo desta regra é garantir que o piloto acidentado, independentemente de sua responsabilidade no evento, passe por um novo treinamento e avaliação antes de retornar aos comandos de uma aeronave, de forma que eventuais sequelas físicas ou psicológicas do acidente, caso existam, possam ser detectadas pelos instrutores ou pelo examinador.

Além disso, apontar um “causador” do acidente, especialmente na fase preliminar em que ocorre a suspensão das habilitações (isto é, logo após a comunicação do evento à ANAC), seria certamente precipitado, e poderia levar a imputações injustas de responsabilidade pela ocorrência.

Contribuição nº 6

Colaborador: Rafael Kiam

Instituição: AGD Aviation

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: (i) o candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 12 (doze) meses anteriores ao exame de proficiência, o treinamento de solo para o tipo de aeronave em que pretenda obter a habilitação; (ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

(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 ao exame de proficiência, o treinamento de solo para o tipo de aeronave em que pretenda obter a habilitação.
O treinamento de solo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar esse treinamento na CIV do candidato.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Atualmente no Brasil existem poucos CTAC e alguns deles não possuem aeronave para instrução prática; Um exemplo a HELIBRAS é considerada um CTAC e não possui aeronave homologada para instrução no caso do helicóptero AS350 (esquilo) e EC30 (B4).

Outro fator é o custo dessa exigência, pois elevam o valor da hora de voo em valores absurdos, sendo inviável financeiramente.

Se puder realizar a concessão ou revalidação na própria aeronave, sendo ministrada por um instrutor habilitado, piloto comercial ou piloto de linha aérea o treinamento de solo e as instruções práticas aumentaria consideravelmente a segurança de voo e se tornaria viável financeiramente.

Outro fator que considero muito importante para segurança é o texto que estão aderindo na minuta, do instrutor que der o endosso se responsabilizar pela qualificação do novo piloto. "o instrutor não vai liberar ou endossar o novo piloto enquanto o mesmo não estiver 100% preparado,

Muito diferente do que se vê hoje em dia, devido aos custos elevados sempre é realizado o mínimo possível.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita.

A proposta de emenda apresentada pela ANAC altera as definições de tipo e classe constantes da seção 61.5 do Regulamento, de forma que o treinamento proposto pelo interessado em sua contribuição ("concessão ou revalidação na própria aeronave, sendo ministrada por um instrutor habilitado, piloto comercial ou piloto de linha aérea") já será possibilitado para grande parte das aeronaves hoje em operação, incluindo ambos os modelos citados na contribuição (AS350 e EC30). Para as aeronaves que permanecerem classificadas como "tipo" após a alteração (e, portanto, sujeitas ao treinamento previsto na Subparte K do RBAC 61), a ANAC entende que o treinamento realizado em Centro de Treinamento deve ser mantido como regra, haja vista que o grau de complexidade dessas aeronaves é indiscutivelmente mais elevado, e sua operação requer qualificação específica, ministrada por entidades de ensino com padrão de qualidade reconhecido. Além disso, a própria subparte K já prevê exceção a esta regra, nos casos em que não existam tais Centros de Treinamento certificados pela ANAC, e a ANAC não vê possibilidade de aumentar o escopo desta exceção.

Contribuição nº 7

Colaborador: Rafael Kiam

Instituição: AGD Aviation

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

SUBPARTE L - HABILITAÇÃO DE VOO POR INSTRUMENTOS

(a) O candidato a uma habilitação de voo por instrumentos deve cumprir o seguinte:

(5) instrução de voo: ter recebido de instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado, no mínimo, 15 (quinze) horas de instrução de voo em duplo comando em aeronave da categoria para qual é requerida a habilitação de voo por instrumento.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(a) . O candidato a uma habilitação de voo por instrumentos deve cumprir o seguinte:

(5) instrução de voo: ter recebido de instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado, no mínimo, 15 (quinze) horas de instrução de voo em duplo comando em qualquer aeronave homologada para voo ifr inclusive avião ou helicóptero da categoria para qual é requerida a habilitação de voo por instrumento. (obs: IFR é um procedimento)

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Minha sugestão de passar a considerar o tipo IFR como um só, independente se for avião ou Helicóptero, pois o voo IFR é um procedimento padrão. O que realmente muda é que o piloto para poder voar IFR no avião ou helicóptero tem que ser habilitado para o Tipo ou classe da aeronave.

Outras Justificativas são:

- O curso teórico realizado nas escolas são todos procedimentos em avião.

- A avaliação teórica na Anac (banca) é realizado avaliação com procedimentos de avião, mesmo fazendo o IFR para Helicóptero.

- A sigla teórica não muda para avião ou helicóptero na banca. (IFR) não como ocorre na prática (IFRA ou IFRH)

- Nos simuladores são realizados em aviões, pois é o mesmo procedimento; Mas o custo bem inferior ao custo dos simuladores de helicóptero.

OBS: Eu sugiro que fosse valido independente de avião ou helicóptero e realizado somente uma adaptação para cada aeronave com endosso do instrutor.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita.

A limitação da habilitação de voo por instrumentos é uma prática adotada internacionalmente, e por isso é também seguida pela ANAC. O Anexo 1 à Convenção de Chicago – documento que estabelece os padrões da OACI para a certificação de tripulantes – dispõe que:

2.7.2 Privileges of the holder of the rating and the conditions to be observed in exercising such privileges

*2.7.2.1 Subject to compliance with the requirements specified in 1.2.5, 1.2.6 and 2.1, the privileges of the holder of an instrument rating with a specific aircraft category shall be **to pilot that category of aircraft under IFR.***

*Note.— Pilots may exercise joint category privileges of the instrument rating on more than one category of aircraft **if they have completed the requirements in each category.***

Igualmente, a regra utilizada pela *Federal Aviation Administration – FAA*, autoridade de aviação civil dos Estados Unidos, também exige treinamento e exame específicos para cada categoria de aeronave:

§61.65 Instrument rating requirements.

General. A person who applies for an instrument rating must:

(3) Receive and log ground training from an authorized instructor or accomplish a home-study course of training on the aeronautical knowledge areas of paragraph (b) of this section that apply to the instrument rating sought;

*((5) Receive and log training on the areas of operation of paragraph (c) of this section from an authorized instructor **in an aircraft, flight simulator, or flight training device that represents an airplane, helicopter, or powered-lift appropriate to the instrument rating sought;***

((8) Pass the required practical test on the areas of operation in paragraph (c) of this section in—

*((i) **An airplane, helicopter, or powered-lift appropriate to the rating sought;** or*

(ii) **A flight simulator or a flight training device appropriate to the rating sought** and for the specific maneuver or instrument approach procedure performed. If an approved flight training device is used for the practical test, the instrument approach procedures conducted in that flight training device are limited to one precision and one nonprecision approach, provided the flight training device is approved for the procedure performed.

Considerando esses precedentes, a ANAC não vê possibilidade de implementar a alteração sugerida.

Contribuição nº 8

Colaborador: Leopoldo Alfredo Ambrosio Bruck

Instituição: Airship do Brasil Indústria Aeronáutica

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

O regulamento como um todo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Revisão completa das seções da atual proposta do RBAC 61, visto a justificativa que segue.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Caros, bom dia.

Estabelece o inciso IV do Artigo 8 da L 11.182 de 27 de setembro de 2005 que cabe à ANAC (com realce pelo autor):

... estabelecer normas, promover a implementação das normas ... observados os acordos, tratados e convenções internacionais de que seja parte a República Federativa do Brasil;

E ainda, no inciso X:

regular e fiscalizar os serviços aéreos, os produtos e processos aeronáuticos, a formação e o treinamento de pessoal especializado, os serviços auxiliares, a segurança da aviação civil, a facilitação do transporte aéreo, a habilitação de tripulantes, as emissões de poluentes e o ruído aeronáutico, os sistemas de reservas, a movimentação de passageiros e carga e as demais atividades de aviação civil;

Para essa finalidade e com o caráter normatizador, a ANAC publicou:

- 1- em 21 de maio de 2008 a Resolução nº 030, que estabelece Institui o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC ... ; e
- 2- em 20 de novembro de 200 a Instrução Normativa de nº 15 – IN 15, que estabelece normas e critérios para a elaboração e alteração de Regulamento Brasileiro da Aviação Civil – RBAC.

Pois bem,

o Artigo 13 do Título I da Resolução 030 merece destaque:

O detalhamento do processo de elaboração e alteração de RBAC e demais documentos normativos estabelecidos neste Título I, incluindo identificação, numeração, formatação, divulgação, implantação, acesso e controle dos mesmos, será realizado por meio de ato normativo específico; e

os seguintes Artigos e disposições da IN 15 são notáveis:

Art. 4º O RBAC poderá ser elaborado com base em regulamentos de entidades ou organizações internacionalmente reconhecidas.

Parágrafo único. Sempre que for de interesse da ANAC, serão utilizados, como base para elaboração de RBAC, entre outros, os regulamentos da Federal Aviation Administration - FAA, dos Estados Unidos da América, e os regulamentos da European Aviation Safety Agency - EASA, da Comunidade Européia, ou os Anexos e demais documentos da Organização da Aviação Civil Internacional - OACI.

Art. 5º O texto do RBAC deverá refletir, o mais próximo quanto possível, o texto do regulamento ou documento no qual foi baseado.

Adicionalmente, na mesma IN 15, o inciso XV determina que:

sempre que for substituída ou acrescentada subparte, seção ou apêndice que não tenha similar com o correspondente regulamento de organização estrangeira utilizado como base, poderá, a critério dos órgãos de que trata o art. 3º desta IN, ser adicionado um traço e um número romano sequencial na indicação da subparte, seção ou apêndice;

Pois bem, a seção 1.2 da JUSTIFICATIVA da atual emenda ao RBAC 61 descreve:

1.2 Na elaboração desta proposta foram consultados os regulamentos editados pelas principais autoridades aeronáuticas estrangeiras, e em especial o regulamento norte americano 14 CFR Part 61, que foi utilizado como fonte primária de consulta para este trabalho.

Continuando,

- 1- encontra-se perfeitamente harmonizado o efeito (RBAC61) com a causa (inciso IV do Artigo 8 da L 11.182 de 27 de setembro de 2005); e
- 2- a fonte (14CFR61) com a predisposição regulamentar (Art 4º da IN 15).

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Entretanto, e via de regra, o Art 5º da IN 15 **não tem sido observado**.

Embora tenha sido escrito **poderá**, a critério dos órgãos ... ser adicionado um traço e um número romano seqüencial na indicação da subparte, seção ou apêndice, acredito **ser altamente desejável** que a ANAC aplique essa metodologia, fato que afasta distorções indesejáveis, pois conduz principalmente a uma harmornização entre o 14CFR61 e o RBAC 61, resultando em menor complexidade no alinhamento que a ANAC almeja frente ao regulamento de referência.

Ou seja, de fato, o elaborador do RBAC 61 desnecessariamente desconhece o Artº 5 da IN 15.

Para apontar exemplos, cito a comparação 2 colunas normalmente feita pela ANAC e que deveria servir para que essas distorções não ocorressem (um pequeno exemplo, que não inclui o regulamento como um todo):

14CFRE61	RBAC 61
Subpart A—General	SUBPARTE A - DISPOSIÇÕES GERAIS
§61.1 Applicability and definitions.	61.1 Aplicabilidade
§61.2 Exercise of Privilege.	61.2 Abreviaturas e definições
§61.3 Requirement for certificates, ratings, and authorizations.	61.3 Condições relativas à utilização de licenças, certificados, habilitações e autorizações
§61.4 Qualification and approval of flight simulators and flight training devices.	61.4 Cassação de licenças e certificados de pilotos
§61.5 Certificates and ratings issued under this part.	61.5 Licenças, certificados e habilitações emitidos em conformidade com este Regulamento
§61.7 Obsolete certificates and ratings.	61.7 Certificados e habilitações obsoletas
§61.9 [Reserved]	61.9 Treinamentos adicionais requeridos
	61.10 Comunicações radiotelefônicas e proficiência linguística requerida para operações aéreas envolvendo aeronave civil brasileira fora da jurisdição do espaço aéreo brasileiro
§61.11 Expired pilot certificates and re-issuance.	61.11 [Reservado]
§61.13 Issuance of airman certificates, ratings, and authorizations.	61.13 Solicitação de licenças, certificados e/ou habilitações
§61.14 [Reserved]	
§61.15 Offenses involving alcohol or drugs.	61.15 Autorização específica para realização de voo
§61.16 Refusal to submit to an alcohol test or to furnish test results.	
§61.17 Temporary certificate.	61.17 Vigência das licenças de piloto e CPL
§61.18 Security disqualification.	
§61.19 Duration of pilot and instructor certificates.	61.19 Validade das habilitações de piloto
§61.21 Duration of a Category II and a Category III pilot authorization (for other than part 121 and part 135 use).	61.21 Experiência recente
§61.23 Medical certificates: Requirement and duration.	61.23 Instrução revisória
§61.25 Change of name.	61.25 Validade do CMA
§61.27 Voluntary surrender or exchange of certificate.	61.27 Mudança de nome e de endereço
§61.29 Replacement of a lost or destroyed airman or medical certificate or knowledge test report.	61.29 Contagem e registro de horas de voo
§61.31 Type rating requirements, additional training, and authorization requirements.	61.31 Sistema Eletrônico de Registro de Voo e CIV
§61.33 Tests: General procedure.	61.33 Prazo e tolerância para revalidação de habilitação
§61.35 Knowledge test: Prerequisites and passing grades.	
§61.37 Knowledge tests: Cheating or other unauthorized conduct.	
§61.39 Prerequisites for practical tests.	
	SUBPARTE B - CONDIÇÕES ESPECIAIS DE CONCESSÃO DE LICENÇAS E HABILITAÇÕES E EXERCÍCIO DE PRERROGATIVAS
§61.41 Flight training received from flight instructors not certificated by the FAA.	
§61.43 Practical tests: General procedures.	
§61.45 Practical tests: Required aircraft and equipment.	
§61.47 Status of an examiner who is authorized by the Administrator to conduct practical tests.	
§61.49 Retesting after failure.	
§61.51 Pilot logbooks.	

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

§61.52 Use of aeronautical experience obtained in ultralight vehicles.	
§61.53 Prohibition on operations during medical deficiency.	
§61.55 Second-in-command qualifications.	
§61.56 Flight review.	
§61.57 Recent flight experience: Pilot in command.	
§61.58 Pilot-in-command proficiency check: Operation of an aircraft that requires more than one pilot flight crewmember or is turbojet-powered.	
§61.59 Falsification, reproduction, or alteration of applications, certificates, logbooks, reports, or records.	
§61.60 Change of address.	
Subpart B—Aircraft Ratings and Pilot Authorizations	

A julgar pela futura emenda do RBAC 61, que atualmente encontra-se na emenda 05, diga-se que já se passaram 5 oportunidades para que a ANAC ajuste este desvio indesejável.

Portanto, recomendo que a atual proposta seja, após removida da audiência, totalmente reformatada para o alinhamento com a regra referência em vigor, para promover eficientemente e sem criar *BURDEN* desnecessário ao pessoal da ANAC que necessariamente precisaria elaborar tabelas de comparativas e justificativas para satisfazer eventuais ações baseadas no inciso XLVIII da L 11182, diga-se:

firmar convênios de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades governamentais, nacionais ou estrangeiros, tendo em vista a descentralização e fiscalização eficiente dos setores de aviação civil e infra-estrutura aeronáutica e aeroportuária

Siga-se o que tem sido feito pela SAR que abordou corretamente a normatização interna ao elaborar os RBAC 43 e 145.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita.

O escopo da presente proposta de Emenda, apesar de se embasar principalmente no 14 CFR Part 61 da FAA, não teve por objetivo harmonizar todo o RBAC 61 àquela regra estrangeira, e por isso ocorrem as diferenças de numeração e conteúdo citadas pelo colaborador.

Contribuição nº 9

Colaborador: Mauricio Custarella Da Costa

Instituição: Particular

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

(em branco)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(em branco)

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Segue abaixo minha opinião a respeito da consulta sobre classe ou tipo:

Embora eu ache que seja um grande avanço essa mudança, faço algumas ressalvas que seguem abaixo e concluo com sugestões para minimizar o problema.

Ao meu ver a Anac não deveria outorgar indiscriminadamente à qualquer piloto à autoridade de certificar à aptidão de outro piloto pois isso incorreria em despadroneização da operação de um equipamento.

Acredito que um piloto que possa certificar outro piloto, deverá ter um mínimo requerido para tal função que inclui um curso do equipamento certificado pelo fabricante. Dessa forma o piloto que estará certificando irá fortalecer os padrões de operação do fabricante, o que poderia não acontecer se o piloto certificador tiver pouca experiência no equipamento. Cito como exemplo o telefone sem fio (brincadeira de crianças) onde o primeiro que passa a palavra correta (o fabricante) vai perdendo o sentido à medida que a palavra vai sendo retransmitida nos ouvidos da roda (mercado).

Minha sugestão portanto é de que nesse processo de classe a Anac certifique pelo menos 5 instrutores certificadores de cada tipo que podem ser pilotos da aviação civil e geral e os bonifiquem para exercer a função de certificadores. A bonificação é a forma de despertar interesse nos certificadores que poderiam exercer a função como um trabalho ou free-lancer. Esses pilotos padronizados irão se certificar de que o mercado será adequado ao nível de padronização do fabricante.

Atenciosamente

Mauricio Custarella - Anac 470799

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita.

Apesar de a preocupação com a padronização ser de fato importante, a limitação do número de instrutores poderia restringir excessivamente a formação de novos tripulantes no país. A ANAC entende que a verificação do padrão da operação poderá ser realizada nos exames de proficiência periódicos (para a revalidação das habilitações de classe, como já é feito atualmente para a categoria avião). Quanto à baixa experiência dos tripulantes, o órgão regulador estabelece apenas o patamar mínimo de segurança, e não obsta que os operadores busquem pilotos mais capacitados conforme entenderem necessário. A procura aos cursos ministrados pelo fabricante ou por entidades de ensino certificadas também permanece, apesar de não obrigatória, uma maneira válida e recomendável aos operadores e pilotos de manter os conhecimentos atualizados.

Contribuição nº 10

Colaborador: Adriano Guedert de Campos

Instituição: Particular (aeronauta)

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

61.213 Concessão de habilitação de tipo

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

(2)(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC. 61.215 Revalidação de habilitação de tipo (2) (b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos em um CTAC.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não há sugestão de alteração ou inclusão a fazer nestas partes. A solicitação é que elas se mantenham sem alterações ou inclusões que venham a flexibilizá-las, assim como que não seja prorrogado o prazo para que estas obrigatoriedades entrem em vigor.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A emenda 05 do RBAC 61 obrigou treinamento em CTAC para concessão de habilitação Tipo, e autorizou as suas revalidações fora das CTAC's até 12/11/2015. Tal decisão gerou um enorme problema no mercado de trabalho, onde proprietários não querem mais pagar o treinamento inicial de pilotos (copilotos principalmente), deixam de contratar por esse motivo e usam então para suprir suas necessidades, pilotos já habilitados como "freelancers". Tal distorção deve-se principalmente ao fato da revalidação ainda poder ser feita fora de CTAC, pois no intuito de manter suas habilitações em dia, "freelancers" cobram valores atrativos aos proprietários a fim de poder usar as aeronaves para seus voos de recheque. É um verdadeiro toma-lá-da-cá, que vicia o proprietário e destroi o mercado de trabalho.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aceita parcialmente. As regras para concessão e revalidação da habilitação de tipo serão mantidas, mas o prazo de transição para as revalidações será finalizado em 31/12/2016.

Contribuição nº 11
Colaborador: Erol Silveira Moreira
Instituição: Não informada
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
(em branco)
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(em branco)
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Venho aqui deixar minha contribuição para a audiência pública nº 14 RBAC 61, conforme o texto que orienta que será aproveitado à sugestões, com embasamento técnico e na segurança de voo. Possuo 42 anos de experiência como piloto de aeronaves, 10 anos como mecânico de aeronaves, com formação inicial na Força Aérea Brasileira, com experiência de voo em aeronaves, jato, monomotores e turno hélices. Informo que meu texto não será muito técnico e sim mais coloquial, meu desejo ajudar nesta audiência é porque estou vendo muitas informações e dúvidas para ser formada para essa novo regulamento, a meu ver essa regulamentação já existe, e é bem simples. Na minha visão, quem tem capacidade de dar uma instrução de voo real, é quem está em atividade, com longa experiência de voo e que possua vontade de passar informações. No início da minha experiência como piloto, em todas as aeronaves que eu voei eu registrava as horas de voo na coluna duplo comando (CIV), e desta forma atingi as horas exigidas para o cheque do PC. Os pilotos que transferiram suas experiências para a minha pessoa em sua grande maioria ainda estão vivos e não eram INVA, eram simplesmente pilotos experientes em atividade. Eu mesmo tive a oportunidade dar instrução por diversas vezes, muitos dos pilotos que voaram comigo e ainda voam, estão na aviação regular como comandantes ou co-pilotos, e até existem checkadores na ANAC que foram instruídos por mim. Essas informações são para elucidar que as instruções não foram repassadas de forma incorreta, tendo em vista que os profissionais citados são detentores de grande experiência e sucesso em suas carreiras como profissionais. O sistema não pode jogar fora a oportunidade de utilizar a experiência de pilotos em atividade de voo, pilotos estes que transferem informações gratuitamente. Em qualquer campo profissional da sociedade utiliza-se desta troca de experiências e conhecimentos de forma informal sem prejuízo para a segurança. Para sua informação eu atualmente opero uma aeronave King Air F90, durante dois anos um jovem piloto (PP), voou comigo, cruzou vários estados do Brasil, enfrentou as mais diversas condições meteorológicas etc. No entanto a regulamentação atual não permitiu que eu registra-se as horas realmente voadas por ele. O mesmo efetuou sua regulamentação para sua formação de piloto comercial em um aeroclube tendo este que arcar em uma considerável despesa financeira. Finalizando, a regulamentação é simples, " voou registrou " qualquer aeronave desde que a aeronave seja single pilot. Usando as palavras do Cel. Grandis " Faça o simples ".
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente aceita. As alterações realizadas nesta emenda ao Regulamento não restringem que as instruções de adaptação em modelos de aeronave tal como o modelo citado na contribuição sejam ministradas por outros tripulantes qualificados na aeronave (vide parágrafo 61.199(b)). Já quanto ao registro de horas de voo pelo segundo em comando em aeronaves <i>single pilot</i> (parágrafo 61.29(d)), optou-se por manter a regra atual por se tratar de requisito estabelecido no Anexo 1 à Convenção de Chicago e por diversas outras autoridades de aviação civil.

Contribuição nº 12
Colaborador: GEORGE COSTA DA ROCHA
Instituição: PUMA AIR (falida)
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Deve ser incluída uma norma para os instrutores de simulador de voo das empresas de linhas aéreas.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
O exame final para concessão de licença inicial ou revalidação de Pilotos de Linha Aérea que estejam operando aeronaves à jato ou turboélices operando em empresa de linhas aéreas, ou aeronave à jato executivas, deverá ser efetuado em simulador de voo por um instrutor de simulador de voo da FlightSafety International Academy acompanhado por um INSPAC brasileiro. Os dois examinadores ou virão para o Brasil ou irão para o país onde estiver sendo efetuado o treinamento em simulador de voo. A dupla de examinadores somente atuará no exame final.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Quando trabalhei na TAM a minha turma foi a primeira na história daquela empresa a receber um formulário acadêmico para que os pilotos em treinamento nos simuladores da CAE instalados em Guarulhos avaliassem em dezenas de itens acerca dos instrutores do simulador.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Eu guardo até hoje uma cópia do que eu apontei como falha grave, a qual prejudica toda a segurança do voo. Os instrutores de simulador de voo, via de regra, se comportam dentro do simulador como se eles estivessem ali para efetuar as obrigações do INSPAC, mantêm-se sem pronunciar uma única palavra durante 4 (quatro) horas de simulação, ou seja, não ministram qualquer instrução.

Eu ouvi a seguinte frase de um instrutor desses da TAM: "Eu não estou aqui para ensinar piloto a voar, pois quem ensina isso é um aeroclube e quem ensina piloto a operar o avião é o FCOM" [Flight Crew Operation Manual].

Esse tipo de gente (?) pode mesmo ser classificado como instrutor de simulador de voo?

Muito antes do Cmte. Rolim Amaro ter comprado o primeiro avião à jato para operar na sua empresa TAM (usava só aviões Bandeirante), eu já pilotava avião à jato como Piloto em Comando, inclusive em voos internacionais (muitos foram filmados), e a cada ano eu fazia meu Refreshment na FlightSafety em Wichita, KS, USA. Nessa instituição eu aprendi como se deve comportar um instrutor de simulador de voo, e são os ensinamentos e atitudes profissionais daqueles instrutores americanos que fundamentam minha opinião para a inclusão de norma para aprimorar o treinamento de pilotos para ocuparem a posição de instrutores de simulador de voo (Full motion).

Quando esses instrutores com Complexo de Superbíssimo acompanham um turma de pilotos que vão fazer treinamentos fora do país (resolveram levar os próprios instrutores da empresa, cheios de vícios, para diminuir os custos da instrução no exterior) o comportamento desses instrutores brasileiros beira a insanidade. E quem é o ousado que denunciará essa aberração? Ninguém. O risco de ser eliminado do grupo é potencial. Portanto, vislumbro que uma norma regulamentar será capaz de corrigir a falha e conter os ímpetos dos maus instrutores.

O texto sugerido para INCLUSÃO forçará os instrutores brasileiros se comportarem como verdadeiros instrutores quando ministrando instrução em simulador de voo. A segurança de voo agradecerá e a empresa elevará o padrão de desempenho da tripulação técnica.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita.

As regras para o credenciamento de instrutores e examinadores para operadores regulares é previsto no RBAC 121, e não no RBAC 61. A proposta foge ao escopo da atual Emenda. Além disso, a avaliação do programa de treinamento das empresas é feita pela ANAC documentalmente e presencialmente, a fim de garantir que as atividades de instrução previstas sejam efetivamente ministradas.

Contribuição nº 13

Colaborador: SERGIO KOCH

Instituição: PILOTO

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

Um aspecto não previsto nesta legislação é a possibilidade de um CTAC poder incluir em seu adendo qualquer curso de Ground School, sem que para isto tenha que ter em sua frota a respectiva aeronave.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Para inclusão de um curso de familiarização de aeronave (Ground School) nos adendos de uma instituição regida pelos RBAC 140, 141 ou 142 não será necessário que ela tenha a respectiva aeronave em sua frota de aeronave.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A ideia aqui é trazer os pilotos para dentro dos Centros de Treinamentos.

Ao permitir que um CTAC possa colocar tantos quantos cursos em sua grade (obviamente contratando gente comprovadamente qualificada para isto), e normatizar que todos os Ground School (tanto para obtenção como para revalidação) sejam feitos em CTAC, a ANAC vai poder padronizar os procedimentos de atualização de conhecimento teórico na aeronave, além de elevar a qualidade do conhecimento ministrado.

Isso seria uma maravilha, afinal através desta medida a ANAC teria muito mais facilidade de chegar em todos os tripulantes.

Como ideia secundária, a ANAC teria como cobrar efetivamente e com muito mais objetividade os processos de habilitação. Ainda, teria um registro arquivado nestas instituições da rotina operacional daqueles que revalidam ou obtêm sua habilitação. Em caso de acidente seria bem mais fácil rastrear de que forma um determinado piloto mantém sua habilitação.

Finalizando, atualmente percebe-se, na prática, que um Ground School ministrado por um PLA/PC nada mais é que um bate papo, talvez num bar, e a seguinte assinatura de um documento validando uma coisa falsa.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita.

Os requisitos para a certificação de Centros de Treinamento se encontram previstos no RBAC 142, e não no RBAC 61. O tema poderá ser discutido posteriormente em eventual proposta de alteração daquela norma.

Contribuição nº 14

Colaborador: SERGIO KOCH

Instituição: PILOTO

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

CTAC certificado ou validado pela ANAC.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Nos casos de revalidação de uma habilitação, o piloto que fizer seu treinamento integral em um CTAC certificado ou validado pela ANAC, ficará isento do voo de proficiência técnica.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Considerando que os CTAC são instituições certificadas pela ANAC, a dispensa do voo de proficiência técnica tem um fundamento lógico afinal, ao realizar o voo de proficiência técnica, estaríamos aferindo o sistema duplamente, avaliando o piloto e ao CTAC. Assim reduziríamos o quadro de INSPAC e para manter o sistema seguro, bastaria fiscalizar os CTAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita.

O exame de proficiência tem por objetivo avaliar se o candidato adquiriu efetivamente o conhecimento ministrado durante o treinamento, e por isso é considerado relevante pela ANAC. Atualmente, a ANAC já possibilita aos CTAC que possuam examinadores credenciados para realizá-lo, como forma de agilizar o procedimento.

Contribuição nº 15
Colaborador: SERGIO KOCH
Instituição: PILOTO
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.213 Concessão de habilitação de tipo (2)(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC. (iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de solo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de solo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar esse treinamento na CIV do candidato.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(2)(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC, no Brasil , de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Existe uma máxima na aviação que ninguém pode contestar que é a primazia de se realizar treinamentos em simulador de voo. Fato: ele é o melhor meio para se treinar adequadamente um piloto. Contudo, os custos operacionais para que isto seja efetivado estão cada vez mais exorbitantes. Em alguns casos obrigando o piloto a se deslocar para localidades como a Malásia para atender esta exigência. Se somos o segundo país do mundo em tamanho da frota de aeronaves, devemos estimular os fabricantes a investir no Brasil e garantir uma melhor formação das nossas tripulações. Ainda assim, se ainda persistir a intenção de se fazer simulador e dada a excelência que é a qualidade do currículo de solo e de voo, poderíamos apreciar a seguinte possibilidade: <ul style="list-style-type: none">o piloto que fizesse simulador poderia ser beneficiado com alguma compensação, como talvez validar por 2 anos sua habilitação (quem sabe 1 ano e meio).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita. A proposta de emenda apresentada pela ANAC altera as definições de tipo e classe constantes da seção 61.5 do Regulamento, de forma que o treinamento fora de CTAC proposto pelo interessado em sua contribuição já será possibilitado para grande parte das aeronaves hoje em operação. Para as aeronaves que permanecerem classificadas como "tipo" após a alteração (e, portanto, sujeitas ao treinamento previsto na Subparte K do RBAC 61), a ANAC entende que o treinamento realizado em Centro de Treinamento deve ser mantido como regra, haja vista que o grau de complexidade dessas aeronaves é indiscutivelmente mais elevado, e sua operação requer qualificação específica, ministrada por entidades de ensino com padrão de qualidade reconhecido. Além disso, a própria subparte K já prevê exceção a esta regra, nos casos em que não existam tais Centros de Treinamento certificados pela ANAC, e a ANAC não vê possibilidade de aumentar o escopo desta exceção.

Contribuição nº 16
Colaborador: SERGIO KOCH
Instituição: PILOTO
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
"61.199 Prerrogativas e limitações do titular de habilitação de categoria e de classe (b) O titular de uma habilitação de categoria ou classe pode exercer suas prerrogativas apenas nos modelos de aeronave nos quais estiver devidamente qualificado. Para estar qualificado a operar determinado modelo de aeronave pertencente a uma categoria ou classe, o piloto deverá ter recebido uma instrução de adaptação ministrada por outro piloto devidamente habilitado e qualificado, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o piloto que ministrou a instrução deverá declarar que o piloto instruído encontra-se em condições de operar aquele modelo de aeronave com segurança.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Para estar qualificado a operar determinado modelo de aeronave pertencente a uma categoria ou classe, o piloto deverá ter recebido uma instrução de adaptação ministrada por um PLA ou PC habilitado e qualificado na aeronave e que tenha experiência mínima de voo no equipamento de 100h. O treinamento de voo não deverá ser menor que 4 horas.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Aqui a preocupação prende-se à necessidade de aumentar o grau de segurança de voo da transição entre aeronaves. Do jeito que está o texto poderíamos ter a possibilidade de presenciar um caso em que o um PP recém formado tendo a prerrogativa de qualificar um outro piloto sem ter sequer experiência mínima para isto. Esta prerrogativa é demasiadamente preocupante. Estabelecer uma experiência mínima na aeronave de 100h tem por objetivo garantir que quem está ministrando instrução tem conhecimento teórico e principalmente prático para orientar novos pilotos no equipamento. Outra coisa, a sugestão de estabelecer a quantidade mínima de 4 horas para a instrução de voo tem por objetivo evitar que algum mal intencionado alegue que com 1 hora de voo ele consiga atestar que seu colega pode voar no novo equipamento. Eu coloquei 4 horas, mas se no entendimento da Agência este valor deveria ser maior ou menor, bem, não é a preocupação maior. O que se deve ter em mente que do jeito que está teremos casos em que pilotos passarão a voar uma máquina nova com 30 min ou até menos. Acreditem, isto vai acontecer!!! A ideia é criar uma legislação que seja duradoura e para isto não podemos permitir tamanha liberdade para o usuário pegar qualquer um que tenha habilitação válida no equipamento (sem comprovação de experiência) para ministrar uma instrução (sem limite de horas). Isso é abrir uma avenida para acientes.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita. O estabelecimento dos mínimos de hora e instrução aplicáveis a modelos de uma classe serão estabelecidos em Instrução Suplementar, conforme define o parágrafo 61.199(b)(1).

Contribuição nº 17
Colaborador: SERGIO KOCH
Instituição: PILOTO
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.21 Experiência recente - (a) (2) para operações em voo noturno: no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens no período noturno, durante as quais tenha efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria e classe ou tipo; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
(2) para operações em voo noturno: exceto como estabelecido no parágrafo (b) desta seção, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens no período compreendido entre 1 (uma) hora após o pôr do sol e 1 (uma) hora antes do nascer do sol, durante as quais tenha efetivamente operado os comandos de aeronave da mesma categoria, classe e modelo ou tipo, conforme requerido.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O Texto acima sugerido já faz parte da emenda do RBAC 061 válida atualmente.
A sugestão é só manter o que está escrito.
O texto reconhece que quem tem experiência recente em voo por instrumento (exceto como estabelecido no parágrafo (b) desta seção) estaria desimpedido de cumprir as decolagens e pousos noturnos.
Este texto ainda válido é muito inteligente ao reconhecer esta possibilidade. Um piloto que executa um pouso por instrumento real está demonstrando uma habilidade bem acima do que é exigido para se fazer os pousos noturnos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita.

O Anexo 6 Parte II à Convenção de Aviação Civil Internacional, que estabelece regras para as operações de aviação geral, determina que:

3.9.4.2 Recent experience — pilot-in-command

*An operator shall not assign a pilot to act as pilot-in-command of an aeroplane unless that pilot **has made at least three takeoffs and landings within the preceding 90 days** on the same type of aeroplane or in a flight simulator approved for the purpose.*

O texto proposto pela contribuição, ao dispensar a experiência noturna para pilotos com experiência recente IFR (cujo prazo é de 6 meses) possibilitaria que pilotos operassem na função de comando sem que tivessem realizado 3 decolagens e 3 pousos nos últimos 90 dias.

Na realidade, a experiência recente para voo por instrumentos complementa, e não substitui as experiências diurna e noturna (note nesse sentido que a experiência recente IFR não faz referência à realização de pousos e decolagens, mas somente de procedimentos).

Contribuição nº 18

Colaborador: José Tomaz Damari da Silva

Instituição: Fly Center Escola de Aviação Civil

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

Na ótica de nossa escola as alterações do RBAC 61 devem ser realizadas em conjunto com a alteração do RBAC 142.

O RBAC 142 deve tirar o foco para simuladores e focar na qualificação de instrutores e checadores das entidades.

Desta forma o primeiro a ser alterado deve ser o RBAC 142

- 1) O 142 deve retirar o item 142.25 letra G referente a obrigatoriedade de se haver um simulador e ao invés disso criar cursos de emergências para treinamentos periódicos dos pilotos
- 2) O 142 deve prever que um centro de treinamento tenha uma identidade focada na qualidade dos INSTRUTORES e dos CHECADORES que estarão realizando treinamento e cheque.
- 3) O 142 deve focar no treinamento que poderá ser realizado em simuladores FSTD e/ou aeronaves pertencente ao centro e/ou arrendada para e/ou aeronaves de terceiros
- 4) O instrutor e o checador de um centro de treinamento deverá comprovar treinamento ou seu recheque em simulador FSTD homologado pela ANAC para cada TIPO que esteja habilitado a dar instrução ou checar pelo centro de treinamento – caso não existe simulador homologado pela ANAC o instrutor e/ou checador de um CTAC deverá realizar o seu cheque em um simulador FSTD similar.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

O RBAC 61 deve prever que:

Toda aeronave (exceto aviões com motores a pistão e velocidade inferior a 200KT) passam a ser TIPO

PARA OBTENÇÃO DE UMA HABILITAÇÃO DE TIPO

1. (ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC ou escola de aviação civil, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC (o objetivo disto é padronizar e aumentar a segurança de voo).

O treinamento prático deve ser composto de no mínimo:

2. 5 horas de voo sob supervisão de treinamento de um INVA/H habilitado no equipamento para aeronaves monomotoras e 10 horas sob supervisão de treinamento de um INVA/H habilitado no equipamento para aeronaves bi-motoras
3. 01 horas de voo que deverão ser realizadas por intermédio instrutor qualificado por um centro de treinamento para aeronaves monomotoras e 2 horas de voo que deverão ser realizadas por intermédio instrutor qualificado por um centro de treinamento para aeronaves monomotoras (o objetivo disto é padronizar e aumentar a segurança de voo).
4. 01 hora de voo de cheque (no mínimo) a ser realizada em um centro de treinamento ou por checador credenciado designado pela ANAC.

PARA O RE-CHEQUE.

O candidato a recheque deverá apresentar o mínimo de:

5. O certificado de uma revisão do curso de familiarização da aeronave a ser realizada em uma escola ou CTAC (o objetivo disto é padronizar e aumentar a segurança de voo)

1. 01 horas de voo revisórias supervisionadas por um INVA ou INVH

6. 01 hora de voo (no mínimo) de cheque a ser realizada em um centro de treinamento ou por checador credenciado designado pela ANAC.

Caso não haja um CTAC até o presente momento, o piloto deverá ser treinado pelo INVA (H), e ser checado e avaliado pelo Inspac credenciado e designado pela ANAC

Obs: todas as horas poderão ser realizadas diretamente em um CTAC.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O curso de familiarização e treinamento (que seja poucas horas) em uma escola ou centro de treinamento se faz extremamente necessário pois:

1. Padroniza a instrução e com isso por si só eleva consideravelmente a segurança de voo
2. Uma escola ou centro de treinamento NÃO tem e nunca terá condições de comprar simuladores FSTD mas tem plenas condições de custear treinamentos nestes simuladores para os seus instrutores e checadores. Estes por sua vez terão condições de passar aos seus alunos o padrão operacional e o máximo sobre a segurança.
3. Uma escola ou um centro podem ser facilmente inspecionados pela ANAC.
4. Uma escola ou um centro é uma pessoa jurídica e portanto responsável pelos seus atos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Apesar de o treinamento em escolas e centros de treinamento ser reconhecido como importante pela Agência, sua obrigatoriedade para praticamente todos os modelos de aeronave, como proposto nesta contribuição, inviabilizaria a formação de tripulantes no país, haja vista a grande diversidade de modelos atualmente em operação. Além disso, a transição entre modelos de aeronaves de complexidade similar não requer treinamento tão extenso quanto o treinamento realizado para a transição entre aeronaves tipo (estas sim permanecem requerendo treinamento em CTAC, conforme texto da Subparte K do RBAC 61). A elaboração desta proposta pela ANAC teve por base o regulamento utilizado pela autoridade de aviação civil norte americana – a FAA (*Federal Aviation Administration*), em seu regulamento *14 CFR Part 61*. A ANAC entende que com esta proposta irá manter o nível de segurança operacional atual ao mesmo tempo em que torna mais ágil o treinamento de pilotos no país, fomentando assim o desenvolvimento da aviação civil.

Contribuição nº 19

Colaborador: KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS

Instituição: HELIPRO – CENTRO DE TREINAMENTO

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

61.195 (e) Instrução para a concessão das habilitações de classe de helicóptero monomotor convencional, monomotor a turbina, e helicóptero multimotor: o solicitante deve ter recebido, no mínimo, (oito) horas de instrução em voo da classe pertinente que incluam, pelo menos, 2 (duas) horas de voo em helicóptero do mesmo fabricante e modelo usado no exame de proficiência.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.195 (e) Instrução para a concessão das habilitações de classe de helicóptero monomotor convencional, monomotor a reação, e helicóptero multimotor: o solicitante deve ter recebido, no mínimo, (oito) horas de instrução em voo da classe pertinente, de acordo com todas as manobras previstas no programa de treinamento do fabricante do modelo, e que incluam, pelo menos, 2 (duas) horas de voo em helicóptero do mesmo fabricante e modelo usado no exame de proficiência.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

No texto proposto para Instrução para a concessão de habilitação de classe de avião multimotor terrestre, item 61.195 (c), por exemplo, preocupou--se em descrever--se as manobras e os conhecimentos que serão ministrados na instrução, o que não aconteceu neste item comentado. Assim, à semelhança do previsto na RBAC 142, donde os CTAC's DEVEM seguir o programa de treinamento do fabricante, como GARANTIA DA QUALIDADE DO TREINAMENTO, o instrutor que ministrar estas instruções deverá realizar e demonstrar que está apto a realizá-las.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente aceita.

O texto do parágrafo 61.195 (e) foi adequado para estabelecer os procedimentos mínimos requeridos pela ANAC para a concessão das habilitações de classe helicóptero.

A possibilidade de se exigir treinamento específico para determinados modelos em virtude de recomendação do fabricante da aeronave foi incluída no parágrafo 61.199(b)(1), por se tratar de treinamento para modelo de aeronave, e não para classe.

Contribuição nº 20

Colaborador: KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS

Instituição: HELIPRO – CENTRO DE TREINAMENTO

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

61.5

(2) habilitações de classe: são averbadas nas licenças de pilotos as seguintes habilitações de classe:

[...]

(vi) helicóptero monomotor a turbina;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.5

(2) habilitações de classe: são averbadas nas licenças de pilotos as seguintes habilitações de classe:

[...]

(vi) helicóptero monomotor a reação;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Tecnicamente a "turbina" é uma parte do motor a Reação. A rigor, como estamos falando de uma norma técnica. Não existe helicóptero a turbina, já que um motor a reação contém várias turbinas, por exemplo, turbina de potência, turbina livre, etc...

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita.

Os termos foram utilizados conforme a definição do RBAC 01, que dispõe:

Motor aeronáutico significa um motor que é usado ou que se pretende usar para propelar uma aeronave. Inclui turboalimentadores, dispositivos e controles necessários ao seu funcionamento, mas exclui hélices e rotores. A menos que explicitado diferentemente no texto, o motor aeronáutico é referido nos RBAC apenas como "motor". Existem dois tipos básicos de motor aeronáutico: convencional

e à turbina:

(1) *motor convencional* significa um motor aeronáutico no qual pistões, que se movem dentro de cilindros, acionam um eixo de manivelas que, diretamente ou através de uma caixa de redução, aciona uma hélice (aviões) ou um rotor (aeronave de asas rotativas);

(2) *motor à turbina* significa um motor aeronáutico cujo funcionamento se dá através de uma turbina a gases. Os motores à turbina dividem-se, basicamente, em três diferentes tipos:

(i) *motor turbohélice* é um motor projetado para acionar uma hélice responsável pela propulsão do avião; a participação dos gases de escapamento nessa propulsão, quando existe, é meramente residual;

(ii) *motor turboeixo* é um motor projetado para acionar o rotor de uma aeronave de asas rotativas; os gases de escapamento não têm nenhuma participação no processo; e

(iii) *motor à reação* ou motor turbojato é um motor projetado para aviões que utiliza a expansão dos gases para propulsionar o avião. Inclui os motores denominados turbofan.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Esta definição já é utilizada em outros regulamentos da ANAC (ex: RBAC 121 e 135), e convém por isso manter a padronização.

Contribuição nº 21

Colaborador: KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS

Instituição: HELIPRO – CENTRO DE TREINAMENTO

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

61.2 (15) Instrutor de voo significa piloto devidamente habilitado e qualificado pela ANAC para atuar em atividade de instrução de voo conforme habilitações de classe, tipo ou operação válidas das quais seja, também, titular habilitado em nível de piloto em comando.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.2 (15) Instrutor de voo (INVA/INVH) significa piloto devidamente habilitado e qualificado pela ANAC para atuar em atividade de instrução de voo conforme habilitações de classe, tipo ou operação válidas das quais seja, também, titular habilitado em nível de piloto em comando.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Vários itens na norma proposta podem dar margem à interpretação dúbia, quando se trata de instrutor de voo devidamente habilitado e qualificado, não remetendo explicitamente ao CHT de instrutor de voo, a saber INVA e INVH, com visto nos itens 61.195, (b) (2), 61.23, (b) (2), (c), 61.199, (b), por exemplo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente aceita.

O texto do item foi alterado para deixar mais clara a abrangência do termo instrutor de voo no RBAC 61. O texto detalhado incluiu tanto os instrutores habilitados INVA/INVH (constantes da sugestão) quanto os instrutores vinculados a operadores 121, 135, 142 e 91 Subparte K, que não possuem habilitação de INVA/INVH mas podem ministrar todas as instruções previstas no RBAC 61 no âmbito de seu operador. (ex: um instrutor de empresa 135 pode ministrar instrução para concessão de habilitações para os pilotos de sua empresa, desde que evidentemente seguindo o PTO aprovado, sem precisar para tanto de ser INVA ou INVH).

Foi usado parcialmente como parâmetros para o novo texto a definição do 14 CFR Part 61:

Authorized instructor means—

(i) A person who holds a ground instructor certificate issued under part 61 of this chapter and is in compliance with §61.217, when conducting ground training in accordance with the privileges and limitations of his or her ground instructor certificate;

(ii) A person who holds a flight instructor certificate issued under part 61 of this chapter and is in compliance with §61.197, when conducting ground training or flight training in accordance with the privileges and limitations of his or her flight instructor certificate; or

(iii) A person authorized by the Administrator to provide ground training or flight training under part 61, 121, 135, or 142 of this chapter when conducting ground training or flight training in accordance with that authority.

Contribuição nº 22

Colaborador: KERLINGTON PIMENTEL DE FREITAS

Instituição: HELIPRO – CENTRO DE TREINAMENTO

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

61.237 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de instrutor de voo

(b) Para poder exercer as prerrogativas estabelecidas pelo parágrafo (a) desta seção, um instrutor de voo deve:

(3) ser habilitado como piloto em comando da aeronave a ser usada para a instrução de voo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.237 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de instrutor de voo

(b) Para poder exercer as prerrogativas estabelecidas pelo parágrafo (a) desta seção, um instrutor de voo deve:

(3) ser habilitado e qualificado por um CTAC, escola de aviação civil ou aeroclube, anualmente, como piloto em comando no modelo a ser usada para a instrução de voo. Caso não exista, até a data em que o instrutor iniciar o treinamento de voo, CTAC, escola de aviação civil ou aeroclube certificado ou validado pela ANAC para ministra--lo, o treinamento de voo poderá ser ministrado por um INVA ou INVH habilitado e qualificado no modelo.

(4) Para as instruções em que o Instrutor for endossar na CIV do piloto, declarando que o piloto instruído encontra--se em condições de operar aquele modelo de aeronave com segurança, o Instrutor deverá informar a ANAC, dia, hora e local da Instrução, a fim de que se possa realizar auditoria na instrução ministrada, assegurando que estão sendo realizadas as manobras previstas no programa de treinamento do fabricante.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O FCA 58-1 "Panorama Estatístico da Aviação Civil Brasileira" é o documento que complementa as orientações do Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA) para a aviação civil brasileira, no âmbito das competências de prevenção de acidentes aeronáuticos do SIPAER. As informações, tabelas e gráficos contidos nesta publicação propiciará que a comunidade aeronáutica concentre seus esforços de prevenção de acidentes nas áreas mais críticas, tornando mais eficaz o trabalho de gerenciamento da segurança. A prevenção de acidentes aeronáuticos é responsabilidade de todos e requer mobilização geral. Dessa forma, com base no conhecimento proporcionado por este Panorama, concita-se todos os profissionais da Aviação Civil a atuarem em prol da prevenção, auxiliando na difusão da cultura de segurança e do comportamento conservativo. Somente com os esforços conjuntos de toda a coletividade poderemos atingir níveis mais seguros na Aviação Civil Brasileira. Desta maneira, em apertada síntese, passamos a ressaltar alguns dados Oficiais do CENIPA, para basear nossas considerações. No gráfico intitulado "Acidentes por Categoria de Aeronave", Disponível em <http://www.cenipa.aer.mil.br/cenipa/Anexos/article/19/Ocorr%C3%Aancia%20Aeron%C3%A1uticas%20Avia%C3%A7%C3%A3o%20Civil%202005%20a%202014.pdf>, percebe--se que a categoria TPP (Serviço Aéreo Privado) representa a maior parte dos acidentes no período 2005 à 2014, com um percentual de 44,10%. Estes dados estão inseridos num cenário em que se exige que a ANAC, como responsável direto pela segurança de voo através da Edição de Normas do Sistema de Aviação Civil Brasileiro, que se realize EXAME DE PROFICIÊNCIA anualmente para todos os pilotos. Diante disto, o Instrutor que não está ligado à nenhuma Organização de Instrução, não tem conhecimento e nem acesso ao programa de treinamento do fabricante. Assim, torna-se SUBJETIVO, o que vem a ser "realizar de forma segura as manobras necessárias", previsto no item 61.195 (f), da proposta, sendo que cada modelo tem sua peculiaridade, sua atitude de voo e procedimentos de emergências distintos, com procedimentos muito diferentes uns dos outros. Portanto, é requisito de GARANTIA DA QUALIDADE DO TREINAMENTO, minimamente, que o multiplicador da filosofia de voo dos modelos a que se propõe voar, a qualificação em uma Organização de Instrução devidamente certificada, vistoriada e auditada pela ANAC, com o programa de treinamento aprovado pela ANAC e de acordo com o Programa de Treinamento do Fabricante. A possibilidade de Auditoria por parte

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

do Regulador, vide item (4) de nossa proposta, com a informação ao setor competente de dia, hora e local da instrução a qual o Instrutor for realizar, traz segurança jurídica e de voo ao regulador, donde poderá, a qualquer tempo, sabendo onde e quando vai acontecer esta instrução, aferir a qualidade deste treinamento. Na proposta apresentada pela ANAC, não há mecanismos efetivos e eficazes para se garantir a qualidade do treinamento realizado em situações em que o piloto vá operar um outro modelo dentro da mesma classe. Assim, em homenagem à segurança de voo e à garantia da qualidade, o Regulador, poderá e saberá o local do referido treinamento, para que, discricionariamente, possa Auditar/Vistoriar estas instruções que habilitarão o piloto ao novo modelo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita.

Quanto à obrigatoriedade de treinamento em organização de instrução para os instrutores de voo, a ANAC entende que a medida já poderá ser implementada sem a adoção do texto sugerido, sob a previsão constante do parágrafo 61.199(b)(1) do texto final do Regulamento, que possibilitará à ANAC individualizar caso a caso qual a instrução mínima e, conseqüentemente, qual a qualificação dos instrutores para cada modelo de aeronave de uma classe, quando entender necessário, considerando a complexidade e a disponibilidade de instituições de treinamento para o modelo em questão.

Quanto à notificação de local e data de cada voo de instrução para fins de auditoria, a ANAC entende que a medida não se adequa no momento ao modelo de fiscalização da Agência para os operadores RBHA 91, no qual a proficiência dos tripulantes é auditada ao final do treinamento, no momento dos exames de concessão e revalidação das habilitações de classe e tipo. Neste modelo a Agência verifica o resultado final de todo o treinamento, e não cada lição individualmente considerada, o que fornece um cenário mais amplo da qualidade do tripulante, além de melhor racionalizar o gasto com gerenciamento de informações e deslocamento de servidores para as atividades de vigilância (já que o volume de voos de instrução é evidentemente muito superior ao volume de exames de proficiência).

Contribuição nº 23

Colaborador: Marco Aurélio Cortez Mota

Instituição: Não informada

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

“61.5

(b)

(3) habilitações de tipo: são averbadas nas licenças de pilotos nos seguintes casos:

(i) aeronaves certificadas para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos;

(ii) aeronaves com peso máximo de decolagem aprovado superior a 5.670 kg (12.500 lb), exceto balões livres e dirigíveis;

(iii) aviões com motor a reação; e

(iv) para qualquer outra aeronave, sempre que considerado necessário pela ANAC.” (NR)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Sugiro inclusão do texto acima.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Existe o lado técnico e o trabalhista sobre a questão de aeronaves tipo na qual não existem CTAC homologado no Brasil. Não é plausível e nem existe lógica na forma que a ANAC encara a certificação de algumas aeronaves. Como por exemplo no caso do pilatus PC-12 que possui uma performance maior e peso maior de decolagem quando comparado ao King Air c90. Qual o embasamento para que o primeiro seja MNTE e no segundo exija-se treinamento realizado em CTAC que inexistente no país? E se não existe treinamento no Brasil, como obrigar os profissionais ou empresas a arcarem com um curso que aumenta consideravelmente o custo da operação, visto que a situação financeira do nosso país não facilita em nada o treinamento. Tal medida anda na contramão do que a aviação necessita hoje em dia, oportunidades de empregos cada vez mais escassas e burocracia cada dia mais presente na vida do aviador.

Sem falar também que tal medida privilegia quem já possui a habilitação, excluindo os outros de qualquer possibilidade de competir por vagas de trabalho. Pois o candidato que possui habilitação em certa aeronave já parte com grande vantagem sobre quem as vezes mais experiente e mais capaz, não possui habilitação específica daquele TIPO. Fazendo com que os postos de trabalho circulem na mão de alguns privilegiados.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aceita.

O texto citado já se encontrava incluído na proposta submetida à audiência pública e foi mantido.

Contribuição nº 24

Colaborador: Etván Geraldo Fonseca

Instituição: Gabinete Militar do Governador de Minas Gerais

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

61.235 Revalidação de habilitação de instrutor de voo

(a) Para revalidar uma habilitação de instrutor de voo, o requerente deve:

(1) ter realizado a instrução revisória para instrutor de voo, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.235 Revalidação de habilitação de instrutor de voo

(a) Para revalidar uma habilitação de instrutor de voo, o requerente deve:

(1) estando a habilitação vencida, ter realizado a instrução revisória para instrutor de voo, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O texto faz entender que em toda revalidação será necessário a instrução revisória. Entretanto, o piloto que está com a habilitação válida e com experiência recente atualizada, julgo desnecessário realizar instrução revisória.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aceita.

A obrigatoriedade de instrução revisória para a revalidação das habilitações foi excluída do regulamento.

A demonstração periódica de proficiência dos pilotos é realizada no momento do voo de cheque, no qual é exigida a demonstração dos conhecimentos teóricos e dos procedimentos de voo normais, anormais e de emergência. Este é o filtro que impede que pilotos não proficientes continuem operando com risco à segurança.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Cabe ao próprio piloto identificar qual sua necessidade de estudo e instrução como preparação para o voo de cheque e, conforme necessário, consultar os materiais de estudo (manuais da aeronave, regulamentação aeronáutica, etc.), procurar instrução com um instrutor de voo ou ir a uma organização de ensino certificada pela ANAC. Um piloto que eventualmente se prepare de modo inadequado e não consiga comprovar proficiência no voo de cheque será reprovado nesta avaliação.

Além disso, a obrigatoriedade de instrução revisória com instrutor de voo muitas vezes é de difícil realização na prática, pela escassez ou inexistência de instrutores habilitados em diversos modelos de aeronave que operam no país.

Assim, a revogação da obrigatoriedade da instrução revisória tem por objetivo reduzir o impacto da regra sobre o procedimento de revalidação de habilitações, mas sem reduzir o nível de segurança das operações, já que o exame de proficiência permanece obrigatório.

Contribuição nº 25

Colaborador: Etvan Geraldo Fonseca

Instituição: Gabinete Militar do Governador de Minas Gerais

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

61.197

(a) Revalidação de habilitação de classe:

(1) o titular de uma habilitação de classe pode solicitar sua revalidação se:

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

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.197

(a) Revalidação de habilitação de classe:

(1) o titular de uma habilitação de classe pode solicitar sua revalidação se:

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

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O texto faz entender que em toda revalidação será necessário a instrução revisória. Entretanto, o piloto que está com a habilitação válida e com experiência recente atualizada, julgo desnecessário realizar instrução revisória.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aceita.

A obrigatoriedade de instrução revisória para a revalidação das habilitações foi excluída do regulamento.

A demonstração periódica de proficiência dos pilotos é realizada no momento do voo de cheque, no qual é exigida a demonstração dos conhecimentos teóricos e dos procedimentos de voo normais, anormais e de emergência. Este é o filtro que impede que pilotos não proficientes continuem operando com risco à segurança.

Cabe ao próprio piloto identificar qual sua necessidade de estudo e instrução como preparação para o voo de cheque e, conforme necessário, consultar os materiais de estudo (manuais da aeronave, regulamentação aeronáutica, etc.), procurar instrução com um instrutor de voo ou ir a uma organização de ensino certificada pela ANAC. Um piloto que eventualmente se prepare de modo inadequado e não consiga comprovar proficiência no voo de cheque será reprovado nesta avaliação.

Além disso, a obrigatoriedade de instrução revisória com instrutor de voo muitas vezes é de difícil realização na prática, pela escassez ou inexistência de instrutores habilitados em diversos modelos de aeronave que operam no país.

Assim, a revogação da obrigatoriedade da instrução revisória tem por objetivo reduzir o impacto da regra sobre o procedimento de revalidação de habilitações, mas sem reduzir o nível de segurança das operações, já que o exame de proficiência permanece obrigatório.

Contribuição nº 26

Colaborador: Etvan Geraldo Fonseca

Instituição: Gabinete Militar do Governador de Minas Gerais

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

III -o parágrafo 61.5(b)(3) passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.5

(b)

(3) habilitações de tipo: são averbadas nas licenças de pilotos nos seguintes casos:

(i) aeronaves certificadas para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos;

(ii) aeronaves com peso máximo de decolagem aprovado superior a 5.670 kg (12.500 lb), exceto balões livres e dirigíveis;

(iii) aviões com motor a reação; e

(iv) para qualquer outra aeronave, sempre que considerado necessário pela ANAC.” (NR)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

III -o parágrafo 61.5(b)(3) passa a vigorar com a seguinte redação:

“61.5

(b)

(3) habilitações de tipo: são averbadas nas licenças de pilotos nos seguintes casos:

(i) aeronaves certificadas para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos;

(ii) aeronaves com peso máximo de decolagem aprovado superior a 5.670 kg (12.500 lb), exceto balões livres e dirigíveis;

(iii) aviões com motor a reação; e

(iv)EXCLUSÃO deste item.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Trata-se de um dispositivo muito aberto para um tema muito relevante, o que pode permitir eventuais casuísmos e interpretações subjetivas, dependendo do interesse e pressões que a autoridades esteja sujeita.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita.

A manutenção deste item é necessária para que a ANAC possa, em casos excepcionais, estabelecer uma habilitação de tipo para aeronaves que não se enquadrem nos parágrafos anteriores quando julgar que sua operação é complexa ou peculiar o suficiente para que uma habilitação específica seja necessária.

Esse tipo de dispositivo é encontrado não só na norma brasileira, mas também no Anexo 1 à Convenção de Chicago e no 14 CFR Part 61 da FAA (a autoridade norte americana de aviação), como visto a seguir:

Anexo 1 à Convenção de Chicago

2.1.3.2 Type ratings shall be established for:

- a) aircraft certificated for operation with a minimum crew of at least two pilots;
- b) helicopters and powered-lifts certificated for single-pilot operation except where a class rating has been issued under

2.1.3.1.1; and

- c) any aircraft whenever considered necessary by the Licensing Authority.

FAA

§61.5 Certificates and ratings issued under this part.

(7) Aircraft type ratings—

(i) Large aircraft other than lighter-than-air.

(ii) Turbojet-powered airplanes.

(iii) Other aircraft type ratings specified by the Administrator through the aircraft type certification procedures.

Contribuição nº 27

Colaborador: Etvan Geraldo Fonseca

Instituição: Gabinete Militar do Governador de Minas Gerais

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:

- (1) ter realizado a instrução revisória para voo por instrumentos, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento

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:

- (1) estando a habilitação vencida, ter realizado a instrução revisória para voo por instrumentos, em conformidade com o estabelecido nos parágrafos 61.23(b) e (c) deste Regulamento

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O texto faz entender que em toda revalidação será necessário a instrução revisória. Entretanto, o piloto que está com a habilitação válida e com experiência recente atualizada, julgo desnecessário realizar instrução revisória.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aceita.

A obrigatoriedade de instrução revisória para a revalidação das habilitações foi excluída do regulamento.

A demonstração periódica de proficiência dos pilotos é realizada no momento do voo de cheque, no qual é exigida a demonstração dos conhecimentos teóricos e dos procedimentos de voo normais, anormais e de emergência. Este é o filtro que impede que pilotos não proficientes continuem operando com risco à segurança.

Cabe ao próprio piloto identificar qual sua necessidade de estudo e instrução como preparação para o voo de cheque e, conforme necessário, consultar os materiais de estudo (manuais da aeronave, regulamentação aeronáutica, etc.), procurar instrução com um instrutor de voo ou ir a uma organização de ensino certificada pela ANAC. Um piloto que eventualmente se prepare de modo inadequado e não consiga comprovar proficiência no voo de cheque será reprovado nesta avaliação.

Além disso, a obrigatoriedade de instrução revisória com instrutor de voo muitas vezes é de difícil realização na prática, pela escassez ou inexistência de instrutores habilitados em diversos modelos de aeronave que operam no país.

Assim, a revogação da obrigatoriedade da instrução revisória tem por objetivo reduzir o impacto da regra sobre o procedimento de revalidação de habilitações, mas sem reduzir o nível de segurança das operações, já que o exame de proficiência permanece obrigatório.

Contribuição nº 28

Colaborador: Sérgio

Instituição: Não informada

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

Não informado.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não informado.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Estamos diante de mudanças no RBAC 61; gostaria de aproveitar a oportunidade e emitir minha opinião sobre o assunto em questão. Atualmente voo uma aeronave Tipo modelo King Air C90, tenho mais de 4.000 no equipamento e este modelo de aeronave requer boa habilidade em sua operação, sugiro que Escolas e Centros de treinamentos sejam homologados no intuito de ministrar treinamento Teórico para que o candidato tenha um conhecimento amplo teoricamente da aeronave em questão e após ser cumprida esta etapa, realizar treinamento prático com um comandante habilitado no tipo em torno de 100 horas de voo, para que este venha adquirir conhecimento do equipamento, qdo aeronave de mesmo modelo com performance diferentes; seria realizado treinamento de diferenças, para

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

revalidações seria exigido pelo menos que o tripulante realize provas nos centros de treinamentos a fim de manter sua proficiência técnica. A segurança de voo seria bem vista:
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita. A alteração do RBAC 61 não impede que escolas, aeroclubes e centros de treinamento ministrem cursos de qualificação para equipamentos específicos dentro de uma mesma classe de aeronaves. Apesar de não estabelecer a obrigatoriedade de treinamento em tais instituições, a ANAC entende que as instituições de ensino certificadas serão beneficiadas com a alteração na medida em que poderão passar a ministrar cursos de qualificação em modelos específicos de aeronave classe de maneira mais ágil, independente de aprovação específica da ANAC. Ou seja, as instituições que pretenderem ofertar aos pilotos treinamentos tais como a qualificação teórica e/ou prática em modelos de King Air, por exemplo, poderão fazê-lo de maneira muito mais ágil e desburocratizada do que ocorre hoje em dia. A ANAC acredita que isso irá proporcionar um aumento na oferta de tais cursos.

Contribuição nº 29
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.2(a) (15) Instrutor de voo significa piloto devidamente habilitado e qualificado pela ANAC para atuar em atividade de instrução de voo conforme habilitações de classe, tipo ou operação válidas das quais seja, também, titular habilitado em nível de piloto em comando.
61.237(a) (2) ministrar instrução de voo para a concessão das licenças de piloto privado, comercial, de linha aérea e das habilitações de classe e de operação; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.2(a) (15) Instrutor de voo significa piloto devidamente habilitado e qualificado pela ANAC para atuar em atividade de instrução de voo conforme habilitações de classe ou operação válidas das quais seja, também, titular habilitado em nível de piloto em comando.
61.237(a) (2) ministrar instrução de voo para a concessão das licenças de piloto privado, comercial, de tripulação múltipla, de linha aérea, de planador e de balão livre, e concessão e revalidação das habilitações de classe e de operação; e
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Esta sugestão foi enviada à audiência pública nº 10/2014 e, segundo relatório de análise das contribuições, estava fora do escopo daquela emenda e seria considerada para a elaboração de uma próxima emenda do RBAC 61. Assim, envio novamente, com poucas adaptações.
Esta proposta visa a melhor definir em 61.237 a prerrogativa do instrutor em ministrar instrução. Foram incluídas as licenças de tripulação múltipla (vide 61.119(a)), planador (61.159(a)) e balão livre (61.179) e a revalidação das habilitações.
Ainda, em 61.2, foi retirada a menção à habilitação de tipo, para alinhamento ao texto de 61.237 (que só menciona “habilitações de classe e de operação”) e considerando que a instrução de habilitação de tipo se dá de acordo com o RBAC 142 ou por PC/PLA habilitado.
Pode-se ainda pensar em incluir, em 61.237: - CPL. Caso não se incluía, 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)(15).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente aceita. O texto do parágrafo foi alterado para deixar mais clara a abrangência do termo instrutor de voo no RBAC 61. O texto detalhado incluiu tanto os instrutores habilitados INVA/INVH (constantes da sugestão) quanto os instrutores vinculados a operadores 121, 135, 142 e 91 Subparte K, que não possuem habilitação de INVA/INVH mas <u>podem</u> ministrar todas as instruções previstas no RBAC 61 no âmbito de seu operador. (ex: um instrutor de empresa 135 pode ministrar instrução revisória, instrução para concessão de habilitações, etc., para os pilotos de sua empresa, desde que evidentemente seguindo o PTO aprovado, sem precisar para tanto de ser INVA ou INVH). Foi utilizado parcialmente como parâmetro para o novo texto a definição do CFR Part 61: <i>Authorized instructor means—</i> <i>(i) A person who holds a ground instructor certificate issued under part 61 of this chapter and is in compliance with §61.217, when conducting ground training in accordance with the privileges and limitations of his or her ground instructor certificate;</i> <i>(ii) A person who holds a flight instructor certificate issued under part 61 of this chapter and is in compliance with §61.197, when conducting ground training or flight training in accordance with the privileges and limitations of his or her flight instructor certificate; or</i> <i>(iii) A person authorized by the Administrator to provide ground training or flight training under part 61, 121, 135, or 142 of this chapter when conducting ground training or flight training in accordance with that authority.</i> Quanto à seção 61.237(a)(2), a contribuição foi parcialmente aceita. O texto foi alterado para abranger todas as habilitações e licenças do RBAC 61.

Contribuição nº 30
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.3 (a)(3) Avião complexo significa um avião que requeira uma habilitação de classe e que possua trem de pouso retrátil, flapes e hélice de passo variável. No caso de hidroaviões ou aviões anfíbios, é considerado complexo aquele que possui flapes e hélice de passo variável. Considera-se hélice de passo variável aquela cujo passo pode ser alterado durante o voo, por comando direto do piloto ou por um sistema automatizado de ajuste.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

(4) Avião de alto desempenho significa um avião que requeira uma habilitação de classe e que possua motor com potência superior a 200 hp.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.3 (a)(3) Avião complexo significa um avião que possua trem de pouso retrátil, flapes e hélice de passo variável. No caso de hidroaviões ou aviões anfíbios, é considerado complexo aquele que possui flapes e hélice de passo variável. Considera-se hélice de passo variável aquela cujo passo pode ser alterado durante o voo, por comando direto do piloto ou por um sistema automatizado de ajuste. (4) Avião de alto desempenho significa um avião que possua motor com potência superior a 200 hp.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A limitação das definições a aviões que requeiram habilitação de classe é artificial e desnecessária. É artificial porque não se imagina que um avião classe possa ser um "avião de alto desempenho", enquanto aviões com desempenho mais alto não possam ser caracterizados como aviões de alto desempenho. Isso gera, por exemplo, inconsistência com definição da IS 61-004, que utiliza a mesma caracterização para aeronaves tipo. Ainda, é desnecessária porque a seção que trata de treinamentos adicionais, 61.9, já estabelece que pilotos que obtenham uma habilitação de tipo em aeronaves com as características exigidas do endosso são dispensados do treinamento e do endosso (61.9(h)(2)). Assim, não haveria problema algum em termos requisitos nos parágrafos 61.9(b) e (c) englobando aviões tipo, pois um piloto de uma aeronave que requer habilitação de tipo irá atender tais requisitos por meio do 61.9(h)(2) (para os endossos correspondentes à sua aeronave). Assim, obtém-se o mesmo resultado desejado, de que, na prática, apenas os pilotos de aeronaves classe precisariam se preocupar com as definições de avião de alto desempenho e avião complexo, a fim de cumprir com o 61.9(b) e (c), sem precisar, no entanto, limitar artificialmente as definições.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita.
Essas definições foram excluídas do texto final do regulamento.

Contribuição nº 31
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)(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.
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
Esta sugestão foi enviada à audiência pública nº 10/2014 e, segundo relatório de análise das contribuições, estava fora do escopo daquela emenda e seria considerada para a elaboração de uma próxima emenda do RBAC 61. Assim, envio novamente, com poucas adaptações. 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 então à GGAP (Vide MPR-001-004/GGAP), hoje ASIPAER. A GCEP 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 houver fator operacional. 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). Por fim, proponho retirar o trecho "a partir da data do evento". Observo que a 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 seja suspensa já a partir da 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
Contribuição não aceita.
A suspensão das habilitações em caso de acidente aeronáutico prevista no parágrafo 61.3(h) do RBAC 61 não tem caráter punitivo, e por isso não pode ser vista como aplicável somente caso haja fatores operacionais contribuintes para o evento. O objetivo desta regra é garantir que o piloto acidentado, independentemente de sua responsabilidade, passe por um novo treinamento e avaliação antes de retornar aos comandos de uma aeronave, de forma que eventuais sequelas físicas ou psicológicas do acidente, caso existam, possam ser detectadas pelos instrutores ou pelo examinador.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Além disso, a apuração dos fatores contribuintes só pode ser considerada definitiva após o término das investigações do acidente. Qualquer informação anterior tem apenas caráter preliminar e não seria adequado utilizá-la para fins de suspensão das habilitações.

Contribuição nº 32
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.3(k)(3) as substâncias psicoativas a que se referem os parágrafos (1) e (2) desta seção, bem como os procedimentos para o retorno de pessoa afastada às suas atividades, são tratadas no RBAC 120.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.3(k)(3) as substâncias psicoativas a que se referem os parágrafos (k)(1) e (k)(2) desta seção, bem como os procedimentos para o retorno de pessoa afastada às suas atividades, são tratadas no RBAC 120.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Correção de referência: não é correto tratar os parágrafos anteriores como "(1) e (2) desta seção", pois se trata dos parágrafos 61.3(k)(1) e (k)(2); e não 61.3(1) e (2).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aceita. Correção realizada.

Contribuição nº 33
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.3 (d) Habilitação de voo por instrumentos (IFR): ninguém pode atuar como piloto em comando ou segundo em comando de uma aeronave sob regras de voo por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos previstos para voo visual, a menos que seja titular de licença de piloto com uma habilitação de voo por instrumentos válida, adequada à categoria da aeronave em operação, expedida em conformidade com este Regulamento.
61.145 (a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, as prerrogativas do titular de uma licença de piloto de linha aérea são: (1) exercer todas as prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado e de piloto comercial de uma aeronave da categoria apropriada e, no caso de uma licença para as categorias avião e aeronave de sustentação por potência, exercer as prerrogativas de uma habilitação de voo por instrumentos de aeronave da categoria para a qual é concedida a licença; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.3 (d) Habilitação de voo por instrumentos (IFR): ninguém pode atuar como piloto em comando ou segundo em comando de uma aeronave sob regras de voo por instrumentos ou em condições meteorológicas abaixo dos mínimos previstos para voo visual, a menos que seja titular de licença de piloto com uma habilitação de voo por instrumentos, de acordo com o parágrafo 61.45(a)(1).
61.145 (a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, as prerrogativas do titular de uma licença de piloto de linha aérea são: (1) exercer todas as prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado e de piloto comercial de uma aeronave da categoria apropriada e, no caso de uma licença para as categorias avião e aeronave de sustentação por potência, exercer as prerrogativas de uma habilitação de voo por instrumentos de aeronave da categoria para a qual é concedida a licença; e
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O RBAC 61.145(a)(1), em seu texto, permite que um detentor de licença PLA nas categorias avião e aeronaves de sustentação por potência exerça as prerrogativas de uma habilitação de voo por instrumentos da respectiva categoria. Dessa forma, pelo texto do RBAC, não seria necessário ao detentor de licença de PLA manter válida sua habilitação de voo por instrumentos. No entanto, creio que isto não é seguido na prática, ao se exigir habilitação IFR válida mesmo que o piloto possua licença PLA. Ainda, há inconsistência com o RBAC 61.3(d), que exige necessariamente uma habilitação de voo por instrumentos para operar sob IFR ou IMC. Entendo que o texto do regulamento atual é fundamentado no Anexo 1 [1] e no Doc 9379 [2], por parte da ICAO, bem como alinhado ao FAR 61 [3] (sendo que o FAR estende a prerrogativa também aos detentores de PLAH). Observa-se que o FAR, além de dar as prerrogativas de voar IFR aos PLAs, menciona os detentores de licença de PLA entre aqueles que podem voar IFR (no FAR 61.3) e, ainda, ao listar as habilitações emitidas, detalha que a habilitação de voo por instrumentos apenas é emitida para pilotos privados e comerciais, no FAR 61.5(b)(8). Considerando este alinhamento, proponho o texto acima como alteração ao parágrafo 61.3(d) e a manutenção do texto do 61.145(a)(1). No entanto, entendo que isso só deveria ser feito caso a ANAC decida atuar de acordo com esta previsão regulamentar de que o PLA possui as prerrogativas de voar IFR. Na situação atual, no entanto, considerando que é exigido de um PLA que possua habilitação IFR válida (ou seja, considerando que não se dá ao PLA a prerrogativa de exercer as prerrogativas do detentor de habilitação de voo por instrumentos), caso não seja alterada a forma de cobrança do requisito, entendo que o melhor a fazer seria adequar o regulamento à realidade, retirando, no regulamento, do PLA as prerrogativas de voar por instrumentos. Neste caso, as prerrogativas apenas existiriam caso o piloto possuísse a habilitação IFR, de acordo com o 61.3(d) e 61.227 (como ocorre, por exemplo, para o piloto privado ou comercial, que não possuem entre suas prerrogativas menção a voo IFR; vide 61.85 e 61.105). Uma proposta alinhada ao último parágrafo seria manter o 61.3(d) e alterar 61.145(a)(1) para: "61.145 (a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, as prerrogativas do titular de uma licença de piloto de linha aérea são:

(1) exercer todas as prerrogativas do titular de uma licença de piloto privado e de piloto comercial de uma aeronave da categoria apropriada; e”

Referências

[1] Anexo 1

“2.6.2.1 Subject to compliance with the requirements specified in 1.2.5, 1.2.6, 1.2.7.1, 1.2.9 and 2.1, the privileges of the holder of an airline transport pilot licence shall be:

a) to exercise all the privileges of the holder of a private and commercial pilot licence in an aircraft within the appropriate aircraft category and, in the case of a licence for the aeroplane and powered-lift categories, of the instrument rating; and”

[2] Doc 9379

“The instrument rating is an integral part of the airline transport pilot licence for the aeroplane or powered-lift category, the multicrew pilot licence, and the commercial pilot licence for the airship category. The instrument rating is not normally included in the airline transport pilot licence (helicopter category) although that is not precluded by Annex 1.”

[3] FAR 61

61.167 “(a) Privileges.

(1) A person who holds an airline transport pilot certificate is entitled to the same privileges as a person who holds a commercial pilot certificate with an instrument rating.”

61.3

“(e) Instrument rating. No person may act as pilot in command of a civil aircraft under IFR or in weather conditions less than the minimums prescribed for VFR flight unless that person holds:

(1) The appropriate aircraft category, class, type (if required), and instrument rating on that person’s pilot certificate for any airplane, helicopter, or powered-lift being flown;

(2) An airline transport pilot certificate with the appropriate aircraft category, class, and type rating (if required) for the aircraft being flown;

(...)”

61.5

“(b) (8) Instrument ratings (on private and commercial pilot certificates only)—

(i) Instrument—Airplane.

(ii) Instrument—Helicopter.

(iii) Instrument—Powered-lift.”

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aceita.

O texto do parágrafo 61.145(a)(1) foi alterado para refletir o modelo atualmente vigente na prática, que requer de todos os pilotos habilitação de voo por instrumentos válida para operar IFR, ainda que detentores da licença de PLA.

A incorporação da prerrogativa IFR na licença de PLA possibilitaria aos detentores dessa licença realizar voos por instrumentos indefinidamente, sem qualquer avaliação periódica, mesmo que tenham permanecido inativos nesse tipo de voo por um longo tempo, uma vez que as licenças de piloto expedidas pela ANAC não possuem validade.

A ANAC considera que a avaliação periódica de proficiência é uma ferramenta importante para que o piloto se mantenha capaz de operar a aeronave com segurança – especialmente para o voo IFR, em que falhas operacionais podem gerar situações de risco crítico.

Contribuição nº 34

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

61.5

(b)(2)

[a minuta propõe retirar os parágrafos 61.5(b)(2)(v) e (vi) do RBAC 61, Emenda 05]

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.5

(b)(2)

(vii) aeronave leve esportiva terrestre, que pode ser averbada, também, em certificados de piloto de aeronave leve esportiva; e

(viii) aeronave leve esportiva anfíbia, que pode ser averbada, também, em certificados de piloto de aeronave leve esportiva;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O RBAC 61, emenda 05 não limita a prerrogativa de voar aeronaves leves esportivas aos detentores de CPL, admitindo que a habilitação de classe aeronave leve esportiva seja averbada tanto em um CPL quanto em uma licença de piloto. Assim, diferentemente do informado no quadro comparativo, as aeronaves leves esportivas não requerem um CPL: o CPL é apenas uma das opções para quem deseja operar estas aeronaves.

Neste sentido, a retirada dos parágrafos proposta na minuta pode levar a duas interpretações da regra:

1) Para pilotar aeronaves leves esportivas, passará a ser requerido um CPL (como aponta a justificativa no quadro comparativo), o que obrigaria detentores de licença de piloto a obter um CPL, segundo os requisitos da subparte R do RBAC 61, para operá-las;

2) Para pilotar aeronaves leves esportivas, além da opção de obter um CPL, o piloto poderia ser detentor da correspondente habilitação de classe (avião monomotor terrestre; hidroavião ou avião anfíbio monomotor, por exemplo) ou de categoria (planador); sem a opção de constar em sua licença a habilitação específica para a classe aeronaves leves esportivas.

Entendo que a segunda opção teria mais sentido, mas não tenho certeza se ela é clara a partir do regulamento, podendo levar a interpretações como a primeira opção – que considero desnecessariamente restritiva.

Uma possível eliminação das habilitações de classe aeronave leve esportiva (que deixariam de ser especificadas em 61.5) terá como impacto, ainda, a impossibilidade de revalidação dessas habilitações, pois a subparte R do RBAC 61 trata da concessão do CPL e das prerrogativas do detentor, mas não trata de revalidação da habilitação. Atualmente, um detentor de CPL que queira revalidar sua habilitação tem os requisitos estabelecidos na seção 61.197, que trata da revalidação de habilitações de classe (o que hoje inclui a classe aeronave leve esportiva, terrestre ou anfíbia), sem fazer menção se tais habilitações de classe estão associadas a uma licença de piloto ou a um CPL. Observo que a revalidação de habilitação de categoria (61.193) não se aplica ao CPL.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Observo ainda que alguns pontos poderiam ser alterados em decorrência da mudança proposta na audiência pública, pois a subparte R do RBAC 61 prevê, em 61.281(a), a existência de “habilitação de classe aeronave leve esportiva”; e o parágrafo 61.19(a)(1) também inclui as habilitações relativas às aeronaves leves esportivas entre as habilitações de classe.

Caso se entenda que as habilitações de classe aeronave leve esportiva não devem mesmo ser averbadas nas licenças de piloto de que trata o 61.5(a), sugiro:

- deixar explícito no regulamento qual, dentre as opções 1 e 2 acima (ou outra possibilidade), será a exigência da ANAC para que alguém possa operar uma aeronave leve esportiva;
- deixar explícito em outro parágrafo da seção 61.5 ou na subparte R quais são as habilitações de classe que podem ser averbadas no CPL;
- caso se decida por não averbar habilitações de classe em um CPL, esclarecer como seria a validade e como se daria a revalidação das prerrogativas de voo para um detentor de CPL.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aceita.

Os parágrafos citados serão mantidos com o texto atual. O assunto será tratado posteriormente em processo específico, em estudo atualmente pela ANAC, que tratará dos certificados constantes do RBHA 103A e da Subparte R do RBAC 61.

Contribuição nº 35

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

61.5
(b)(3)
(iii) aviões com motor a reação; e
(iv) para qualquer outra aeronave, sempre que considerado necessário pela ANAC.

[a minuta propõe retirar o parágrafo 61.5(b)(3)(iii) do RBAC 61, Emenda 05]

61.71 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto privado nas categorias avião, helicóptero, aeronave de sustentação por potência e dirigível, e a correspondente habilitação de classe, assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.5
(b)(3)
(iii) aviões com motor a reação;
(iv) todas as aeronaves de sustentação por potência; e
(v) para qualquer outra aeronave, sempre que considerado necessário pela ANAC.

61.71 Aplicabilidade

(a) Esta subparte estabelece os requisitos a serem atendidos para a concessão da licença de piloto privado nas categorias avião, helicóptero, aeronave de sustentação por potência e dirigível, e a correspondente habilitação de classe (se relativa a avião, helicóptero ou dirigível) ou de tipo (se relativa a aeronave de sustentação por potência), assim como as prerrogativas e condições para o exercício das funções pertinentes.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Seção 61.5

Ainda que não haja aeronaves de sustentação por potência certificadas para uso no Brasil, não entendo que isso deva ser usado para retirar a previsão de que tais aeronaves devam requerer habilitação de tipo, uma vez certificadas, pois tal previsão está alinhada ao standard 2.1.3.2(b) do Anexo 1: “helicopters and powered-lifts certificated for single-pilot operation except where a class rating has been issued under 2.1.3.1.1”.

Assim, considerando que não é prevista a emissão de habilitações de classe para aeronaves de sustentação por potência (como agora se está fazendo para helicópteros), recomendo manter o requisito atual de que as aeronaves de sustentação por potência devem requerer habilitação de tipo. Caso, posteriormente, quando houver aeronaves certificadas, se entenda que podem ser emitidas habilitações de classe, poderia se movimentar algumas dessas aeronaves para classe, como se está fazendo para helicópteros.

A minuta proposta, ao retirar as habilitações de aeronaves de sustentação de potência das habilitações de tipo, sem incluí-las nas habilitações de classe (deixando apenas a habilitação de categoria), impediria a revalidação dessas habilitações, conforme o RBAC 61.193(b)(1), tomando o RBAC inconsistente.

Seção 61.71

Por fim, por se tratar do mesmo assunto, foi incluída nesta proposta a seção 61.71. O texto da minuta dava a entender que pilotos privados na categoria de aeronave de sustentação por potência poderia receber uma habilitação de classe correspondente, embora as aeronaves de sustentação por potência não sejam listadas entre as aeronaves relacionadas a uma habilitação de classe em 61.5(b)(2). Assim, proponho retomar parcialmente (na parte que tange às aeronaves de sustentação por potência) o texto do atual RBAC 61.71(a).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aceita.

Optou-se por cautela manter como regra o estabelecimento de habilitações de tipo para tais aeronaves até que melhores avaliações técnicas possam ser realizadas no futuro, quando efetivamente ingressarem no mercado brasileiro.

Contribuição nº 36

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

61.17

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

(a) A licença de piloto e o CPL esportiva são permanentes, com exceção da licença de aluno piloto, que perde sua validade quando o aluno piloto se desvincula da instituição de ensino de aviação civil na qual estava matriculado ou depois de decorridos 24 (vinte e quatro) meses da data de sua concessão. As prerrogativas que são conferidas a seu titular somente poderão ser exercidas quando atendidos os seguintes requisitos:
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.17 (a) A licença de piloto e o CPL são permanentes, com exceção da licença de aluno piloto, que perde sua validade quando o aluno piloto se desvincula da instituição de ensino de aviação civil na qual estava matriculado ou depois de decorridos 24 (vinte e quatro) meses da data de sua concessão. As prerrogativas que são conferidas a seu titular somente poderão ser exercidas quando atendidos os seguintes requisitos:
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Correção editorial: CPL já significa “Certificado de Piloto de Aeronave Leve Esportiva”. Assim, não há que se falar em “CPL esportiva”.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aceita Correção realizada conforme sugerido.

Contribuição nº 37
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.21 (b) Adicionalmente à experiência prevista no parágrafo 61.21(a), nenhum piloto pode atuar como piloto em comando de uma aeronave em voos por instrumentos a menos que tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 6 (seis) aproximações e pousos sob regra de voo por instrumentos na categoria da aeronave. (c) A experiência recente para voo por instrumentos prevista nesta seção pode ser realizada em um FSTD qualificado pela ANAC que represente a categoria da aeronave a ser voada.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.21 (b) Adicionalmente à experiência prevista no parágrafo 61.21(a), nenhum piloto pode atuar como piloto em comando de uma aeronave em voos por instrumentos a menos que: (1) tenha realizado, nos últimos 6 (seis) meses, no mínimo 6 (seis) aproximações e pousos sob regra de voo por instrumentos na categoria da aeronave; ou (2) tenha sido aprovado em exame de proficiência na categoria da aeronave, em que seja avaliada sua proficiência em voo por instrumentos. (c) A experiência recente para voo por instrumentos prevista nesta seção pode ser realizada em um FSTD qualificado pela ANAC que represente a categoria da aeronave a ser voada.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Ao se substituir o atual parágrafo 61.21(b)(2) pela proposta de parágrafo 61.21(c) na minuta, foi retirada, sem justificativa clara, a possibilidade de se recuperar experiência recente em voo por instrumentos por meio da realização de um exame de proficiência (que pode ser em aeronave). Entendo que, em não havendo razão clara para tal retirada, a possibilidade deve ser mantida. A recuperação da experiência recente de voo por instrumentos por meio da realização de um exame de proficiência é prevista no FAR 61.57(d) (como a única forma de recuperar experiência recente perdida há mais de 6 meses) e no LAR 61.130(c)(1) e (2) (que é a fonte para o texto atual do RBAC 61). Ainda, foi retirada, também sem justificativa clara, a exigência de 6 horas de voo sob condições de voo por instrumento reais ou simuladas, das quais 3 horas na categoria de aeronave pretendida. Apenas foi informado que o parágrafo foi unificado no anterior, embora, na prática, a mudança tenha sido maior do que apenas uma unificação. Sugiro confirmar se esta foi a intenção e, caso contrário, repor o requisito retirado.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente aceita A experiência por realização de exame de proficiência foi reinserida na norma. Quanto à previsão de um mínimo de 6 horas de voo por instrumentos, esta decorreu por harmonização com o requisito americano, que não estabelece mínimo de horas de voo neste caso, somente o mínimo de 6 procedimentos.

Contribuição nº 38
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.21 [não incluído. A minuta propõe retirar todos os requisitos de experiência recente para segundo em comando]
61.23 [a minuta propõe retirar o parágrafo 61.23(e) do RBAC 61, Emenda 05]
61.217 [a minuta propõe retirar o parágrafo 61.217(d) do RBAC 61, Emenda 05]
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.21 (d) Não obstante os prazos estabelecidos na seção 61.19 deste Regulamento, nenhum piloto pode atuar como segundo em comando de uma aeronave que requeira habilitação de tipo, conforme o parágrafo 61.5(b)(3), a menos que dentro dos 90 (noventa) dias precedentes tenha realizado, no mínimo, 3 (três) decolagens e 3 (três) aterrissagens, durante as quais tenha efetivamente operado os comandos de aeronave do mesmo tipo. 61.24 Instrução revisória para restabelecimento de experiência recente em habilitações de tipo (a) No caso previsto no parágrafo 61.217(d) deste regulamento, a instrução revisória para o restabelecimento de experiência recente em uma habilitação de tipo deve consistir de, no mínimo, 1 (uma) hora de instrução de solo e 1 (uma) hora de instrução de voo, devendo abordar, pelo menos: (1) uma revisão das regras gerais de voo, de tráfego aéreo e de operações aéreas; e

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

- (2) uma revisão das manobras e procedimentos que, a juízo do instrutor de voo, são necessárias para demonstrar que o piloto é capaz de atuar com segurança, de acordo com as prerrogativas e limitações de sua licença ou seu certificado.
- (b) A instrução revisória deve ser ministrada:
- (1) sob um programa de treinamento aprovado pela ANAC; ou
 - (2) por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar a instrução na CIV do piloto instruído e declarar que este está apto a realizar o exame de proficiência.
- (c) Quando realizada em aeronave, a instrução revisória deve ter como única finalidade a instrução de voo, não sendo permitido o transporte de passageiros e/ou cargas ou outros serviços aéreos durante os voos.
- (d) Quando a instrução revisória for realizada em aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos, um piloto de segurança, devidamente habilitado e qualificado para a aeronave em questão, deve compor a tripulação.

61.217

(d) As prerrogativas do titular da habilitação de tipo deixam 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 tipo ainda dentro de seu período de validade estabelecido na seção 61.19 deste Regulamento, para o restabelecimento das prerrogativas, o titular da habilitação de tipo deverá realizar instrução revisória para o tipo pertinente em conformidade com a seção 61.24 deste Regulamento. O instrutor é responsável por declarar, nos registros de voo (CIV e CIV digital) do piloto, que este se encontra em condições técnicas para exercer novamente as prerrogativas de sua habilitação de tipo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A minuta propõe retirar todos os requisitos de experiência recente para segundo em comando, se baseando, alegadamente, no FAR.

Esta proposta visa a justificar que, para os casos em que se requer habilitação de tipo, se deveria manter algum requisito de experiência recente no RBAC 61.21. Tal manutenção de requisitos exigiria algumas outras alterações na proposta da minuta, conforme aqui sugerido. A justificativa se pauta, resumidamente, nos seguintes fatores:

- A proposta da minuta não cumpre o Standard 3.9.4.3 do Anexo 6 Parte II, aplicável a aviões com mais de 5700 kg de PMD ou com motor a reação (similar, portanto, à proposta de definição de habilitação de tipo, para aviões); e
- Diferentemente do apontado no quadro comparativo, a figura do piloto de segurança, prevista no RBAC 61, não pode ser confundida com a figura do instrutor de voo.

A experiência recente é tratada nos Anexos 1 e 6 da ICAO:

- 1) O Anexo 6 Parte II, aplicável a operações de aviação geral, com aviões com mais de 5670 kg de PMD ou com motor a reação (similar, portanto, à proposta de definição de habilitação de tipo, para aviões), estabelece requisito de experiência recente de 3 decolagens e pousos no mesmo tipo de aeronave, nos últimos 90 dias, para segundo em comando (3.9.4.3), assim como para pilotos em comando (3.9.4.2).
- 2) A recomendação 1.2.5.1.1 do Anexo 1 menciona um processo de análise de risco para definição dos requisitos de experiência recente.

Desconheço qualquer estudo que se tenha conduzido, no Brasil ou no exterior, com uma análise de risco sobre os requisitos de experiência recente. Assim, entendo que devamos nos pautar pelo standard do Anexo 6.

O próprio FAR 61 (utilizado como referência para esta proposta de emenda ao RBAC 61) também estabelece requisito de experiência recente para segundo em comando que opere aeronave certificada para dois pilotos ou cuja operação requiera dois pilotos, em 61.55(b), em particular em 61.55(b)(2)(i). São exigidos ao menos 3 pousos operando os controles da aeronave nos últimos 12 meses – o que, embora não atenda ao Anexo 6, ao menos demonstra que há uma diferenciação entre um segundo em comando que é um membro não requerido da tripulação (ou seja, assume-se que o voo pode ser conduzido com segurança apenas pelo piloto em comando) de um segundo em comando que é um membro requerido (e, portanto, entende-se como necessário à segurança das operações que esteja qualificado, seja qual for o critério de “recente” utilizado para definir essa qualificação).

Observe que no FAR, de modo geral, os requisitos para segundo em comando são bem menos restritivos: por exemplo, o 61.55 não requer qualificação de segundo em comando se a aeronave ou a operação não requer um 2 pilotos; e 61.55(a)(3) permite ao copiloto operar sem um type rating se o voo for doméstico (requisito que só foi incluído para voos internacionais para atendimento ao Anexo 1 [vide http://rql.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rqFinalRule.nsf/0/047FB33CC8301BDE86257054004C1D74?OpenDocument]).

Não há, obviamente, um valor “correto” de requisito de experiência recente que defina quando o piloto está ou não qualificado para a operação – embora se possa afirmar que quanto mais tempo sem operar a aeronave, menos qualificado o piloto estará; e quanto mais frequentemente operar, mais qualificado estará. Na ausência de parâmetros objetivos para determinar o quão qualificado estaria um piloto com base em sua experiência recente, proponho manter o requisito atual do RBAC 61 (3 decolagens e 3 pousos nos últimos 90 dias), ao menos para as habilitações tipo, com base no standard do Anexo 6 Parte II.

Quanto à aplicabilidade, unindo-se os critérios do Anexo 6, Parte II (aviões com mais de 5670 kg de PMD e aviões a reação), com o critério utilizado no FAR (aeronaves que requerem dois pilotos por certificação; desconsidera-se aqui a situação em que são requeridos dois pilotos em razão da operação, pois aí devem ser seguidos os requisitos de experiência recente específicos do RBAC 135), temos praticamente todos os critérios que definem uma habilitação tipo pela minuta do RBAC 61, faltando apenas os helicópteros com mais de 5670 kg. Porém, por simplicidade no requisito, proponho estender também a esses helicópteros, o requisito de experiência recente do segundo em comando – embora também não me oponha a que o requisito abra exceção a tais helicópteros.

Para a experiência recente, a partir do momento que se estabelece, como proposto aqui (com base no Anexo 6), requisito de experiência recente para o segundo em comando, ele também deixa de poder assumir sua função de segundo em comando a bordo por não estar mais qualificado para a operação da aeronave. Neste cenário, o voo só pode ocorrer regularmente se dois outros pilotos habilitados e qualificados compuserem a tripulação mínima da aeronave (uma delas seria o instrutor, ou PC/PLA, enquanto a outra seria o piloto de segurança).

Portanto, em qualquer situação em que o segundo em comando não estiver qualificado, a aeronave que requer dois pilotos em sua tripulação mínima só pode decolar quando houver dois pilotos habilitados e qualificados a bordo. Isso exige manter a figura do piloto de segurança no RBAC 61.

Caso se entenda que de fato um terceiro piloto a bordo, exercendo o papel de piloto de segurança em uma aeronave certificada para o mínimo de dois pilotos, não agrega à segurança, sugiro alterar os parágrafos 61.2(a)(17), 61.63(b) e 61.237(c), retirando a definição e os outros requisitos associados. Caso se retire o parágrafo 61.63(b), observar que ele é referenciado em 61.29(e).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

A incorporação do requisito constante do Part 61.55(b)(2), que estabelece a experiência recente nos últimos 12 meses para pilotos segundo em comando de aeronaves tipo, é desnecessária no RBAC 61 pois na norma brasileira a habilitação de tipo possui validade de 12 meses – isto é, o piloto com habilitação válida terá necessariamente realizado um exame de proficiência dentro deste prazo, e portanto terá cumprido a experiência recente. Isso não ocorre na norma norte-americana, que permite ao piloto permanecer por até 24 meses sem realizar o exame de proficiência em um determinado tipo de aeronave que voe, conforme dispõe o parágrafo 61.58(a)(2) do Part 61:

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

§61.58 *Pilot-in-command proficiency check: Operation of an aircraft that requires more than one pilot flight crewmember or is turbojet-powered.*

(a) *Except as otherwise provided in this section, to serve as pilot in command of an aircraft that is type certificated for more than one required pilot flight crewmember or is turbojet-powered, a person must—*

(1) *Within the preceding 12 calendar months, complete a pilot-in-command proficiency check in an aircraft that is type certificated for more than one required pilot flight crewmember or is turbojet-powered; and*

(2) *Within the preceding **24 calendar months**, complete a pilot-in-command proficiency check in **the particular type** of aircraft in which that person will serve as pilot in command, that is type certificated for more than one required pilot flight crewmember or is turbojet-powered.*

Quanto ao requisito ICAO para as operações de aviação geral, o Anexo 6 à Convenção de Chicago dispõe que:

Anexo 6 Parte II Capítulo 3 (Aviões com PMD maior que 5700kg ou equipados com motores turbojato):

3.9.4.2 *Recent experience — pilot-in-command*

An operator shall not assign a pilot to act as pilot-in-command of an aeroplane unless that pilot has made at least three takeoffs and landings within the preceding 90 days on the same type of aeroplane or in a flight simulator approved for the purpose.

3.9.4.3 *Recent experience — **co-pilot***

*An operator shall not assign a co-pilot to operate at the flight controls of an aeroplane **during take-off and landing** unless that pilot has made at least three take-offs and landings within the preceding 90 days on the same type of aeroplane or in a flight simulator approved for the purpose.*

Anexo 6 Parte III (Helicópteros):

7.4.1 *Recent experience — pilot-in-command and co-pilot*

7.4.1.1 *An operator shall not assign a pilot-in-command or a **co-pilot** to operate at the flight controls of a type or variant of a type of a helicopter **during take-off and landing** unless that pilot has operated the flight controls during at least three take-offs and landings within the preceding 90 days on the same type of helicopter or in a flight simulator approved for the purpose.*

Note-se que em ambos os casos acima a falta de experiência recente não restringe completamente a operação do segundo em comando que tenha perdido a experiência recente. Como expressa o texto destacado, somente para operações de pouso e decolagem requer-se tal experiência do SIC.

No entanto, se este requisito fosse incorporado ao RBAC 61, o segundo em comando que eventualmente perdesse a experiência recente ficaria impossibilitado de readquiri-la. Sendo a experiência recente composta por pousos e decolagens, o piloto que a tenha perdido terá de realizar pousos e decolagens no processo de reobtenção desta experiência, sendo supervisionado neste processo por um piloto em comando habilitado e com experiência recente.

Quanto ao piloto de segurança, a ANAC entende atualmente que esta previsão, além de não ser tecnicamente efetiva, não encontra respaldo nos regulamentos de referência consultados. Durante o voo de instrução, é esperado que um dos pilotos – o instruído – não seja habilitado ou não possua experiência recente no equipamento, já que a instrução se realiza justamente para promover a capacitação de um tripulante não capacitado. Nesse caso cabe ao piloto em comando, que ministra a instrução, zelar pela operação segura e, caso necessário, intervir durante a instrução.

A presença de um terceiro piloto a bordo para a finalidade meramente formal de constar no plano de voo como segundo em comando não é proporcional do ponto de vista técnico, e não traz benefícios efetivos à segurança de voo. Além disso, a ANAC não encontrou exigência semelhante nos regulamentos internacionais ou estrangeiros consultados.

Contribuição nº 39

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

61.23

(a) Nos casos previstos neste Regulamento, a revalidação ou requalificação de uma habilitação deve ser precedida de uma instrução revisória.

61.139

(d) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea para qualquer categoria de aeronave deve, ainda, ter atendido aos requisitos estabelecidos neste Regulamento para a concessão, revalidação ou requalificação da habilitação relativa à aeronave em que seja realizado o exame de proficiência.

61.225 Revalidação e requalificação de habilitação de voo por instrumentos

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.23

(a) Nos casos previstos neste Regulamento, a revalidação de uma habilitação deve ser precedida de uma instrução revisória.

61.139

(d) O candidato a uma licença de piloto de linha aérea para qualquer categoria de aeronave deve, ainda, ter atendido aos requisitos estabelecidos neste Regulamento para a concessão ou revalidação da habilitação relativa à aeronave em que seja realizado o exame de proficiência.

61.225 Revalidação de habilitação de voo por instrumentos

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Conforme exposto no quadro comparativo, "a requalificação foi excluída do regulamento na proposta". No entanto, algumas ocorrências foram mantidas na proposta, supostamente por engano, uma vez que não foi explicitado o motivo de essas ocorrências constituírem exceções. Proponho aqui a retirada das ocorrências de "requalificação" remanescentes.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aceita

Referências corrigidas conforme sugerido.

Contribuição nº 40

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

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 deve registrar as horas de voo considerando, no máximo, 50% (cinquenta por cento) do tempo de voo na função de segundo em comando.

(e) No caso do estabelecido no parágrafo (d) desta seção, a ANAC pode autorizar que o tempo de voo seja considerado integralmente, se a aeronave possuir uma posição de segundo em comando devidamente equipada para operar com segundo em comando e esteja, de fato, operando com piloto em comando e segundo em comando, respeitando-se a limitação citada no parágrafo 61.63(b) deste Regulamento.

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 de 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.

(e) No caso do estabelecido no parágrafo (d) desta seção, o tempo de voo pode ser considerado integralmente se a aeronave possuir uma posição de segundo em comando devidamente equipada para operar com segundo em comando.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A regra constante atualmente no RBAC 61 está alinhada ao Standard 2.1.9.2 do Anexo 1 da ICAO [1] e ao FAR 61 [2], no sentido de apenas permitir a contagem de horas como segundo em comando quando o segundo em comando é requerido.

O LAR 61.110(c)(3) [3] também limita a contagem de horas às horas voadas como segundo em comando requerido, seja pela certificação da aeronave ou pelos requisitos operacionais, permitindo a contagem integral das horas em ambos os casos.

O Part FCL da EASA [4] também limita a contagem de horas às horas voadas como segundo em comando, ao já estabelecer, na definição de segundo em comando, a restrição de que deve ser requerido mais de um piloto para que a pessoa a bordo possa ser considerada "co-pilot". Uma vez considerada segundo em comando, a contagem de horas é integral.

Entendo que, antes de alterar este requisito, se deveria analisar mais profundamente a razão de tal requisito ser tão amplamente difundido – caso tal análise tenha sido conduzida, não foi apresentada na audiência pública.

Especialmente, vejo como possível prejuízo o efeito de se passar a registrar como segundo em comando horas em praticamente todos os voos, esteja ou não o "segundo em comando" a bordo da aeronave (prática conhecida como "canetar horas", ou seja, registrar horas que não sejam efetivamente voadas, de modo a acumular registro de experiência, sem adquiri-la na prática). Ainda que o foco do regulamento possa não ser coibir irregularidades como essa, entendo que é necessário analisar a questão como um todo, seja para balizar o que será escrito no regulamento, seja para pautar as demais ações da ANAC decorrentes da alteração (por exemplo, passar a fiscalizar mais ativamente esta possível ocorrência), de modo a evitar que o saldo completo seja prejudicial. Por exemplo, supondo que tal prática se generalize, mais pessoas se tornariam pilotos comerciais ou de linha aérea com menos horas de voo realmente voadas – o que seria prejudicial à segurança.

Foram feitas análises desse possível impacto e das possíveis barreiras que substituiriam a que está sendo retirada do RBAC 61?

A parte das possíveis irregularidades, é preciso se atentar que, ao alterar os requisitos de contagem de horas, se está na prática alterando o requisito para concessão de todas as licenças, pois uma experiência de 1500 horas de voo obtidas sob as regras atuais é diferente de 1500 horas de voo obtidas considerando-se a proposta da minuta; sem entrar no mérito de serem horas "melhores" ou "piores", o ambiente em que é requerido segundo em comando (em geral, empresas regidas pelo RBAC 135, em voo IFR com passageiros), condição atual para a contagem de horas, é diferente do ambiente em que muitos pilotos passarão a contar suas horas com a minuta proposta (abrindo-se a possibilidade de contar horas na aviação geral, quando não é requerido segundo em comando). Entendo que deveria ser analisado possível impacto dessa alteração também.

Assim, proponho manter o requisito atual, alinhado à ICAO, ao FAR, ao LAR e à EASA, de apenas contar horas de voo de segundo em comando quando a operação requer o piloto para compor tripulação, até que se obtenha claro entendimento da razão de este requisito ser comum a todos regulamentos mencionados e alguma análise sobre os potenciais impactos da alteração.

Foram feitas apenas pequenas alterações editoriais em relação ao texto atual do 61.29(d).

Por fim, quanto ao 61.29(e), proponho duas alterações:

- a retirada da exigência de que a ANAC autorize que o tempo de voo seja contabilizado integralmente. Entendo que não há razão para que seja requerida da ANAC uma ação para autorizar que as horas sejam contadas integralmente. O regulamento, ao estabelecer que as horas podem ser contabilizadas integralmente em determinada situação, já constituiria a autorização da ANAC, sem necessidade de uma posição pontual da ANAC, frente a cada caso. Assim, elimina-se também eventual discricionariedade, presente em "pode autorizar", que não deixa claro se as horas podem ser contabilizadas sempre (a ANAC sempre irá autorizar quando se cumprirem as condições do regulamento) ou se há situações em que a ANAC não autorizará (apesar de cumprirem as condições do regulamento, a ANAC poderia negar tal autorização baseado em outros critérios, definidos em normativos que regulamentem/esclareçam esse texto do RBAC 61). Suponho que não há intenção de definir isto em atos normativos inferiores – motivo pelo qual entendo que o RBAC 61 poderia já definir claramente a situação, autorizando a contagem integral das horas nos casos que especifica. Entendo que o texto, embora com origem no Anexo 1 [1], não precise constar no regulamento, pois a autorização (ou a não autorização), facultada no Anexo, pode já ser estabelecida no próprio regulamento;

- a retirada do texto redundante que exige que "de fato", a operação ocorra com piloto em comando e segundo em comando. É desnecessário reafirmar, no regulamento, que para contabilizar horas de voo de um piloto que atuar como segundo em comando (texto de 61.29(d)), a aeronave deve estar operando, de fato, com piloto em comando e segundo em comando (texto de 61.29(e)).

Ps: Registre-se que o fato de não contar horas como segundo em comando não impede qualquer operador de utilizar um piloto segundo em comando, desde que devidamente habilitado (61.3(a)). Por outro lado, reconhece-se, de toda forma, que a permissão de contar horas, ao trazer associado a ela um benefício ao segundo

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

em comando (o acúmulo de experiência para fins de contagem de horas de voo para obtenção de licença de grau superior), facilita e incentiva a utilização de segundo em comando. Este fator pode balancear a análise proposta acima, sobre as alterações advindas da mudança proposta.

Referências:

[1] Anexo 1:

"2.1.9.2 The holder of a pilot licence, when acting as co-pilot at a pilot station of an aircraft certificated for operation by a single pilot but required by a Contracting State to be operated with a co-pilot, shall be entitled to be credited with not more than 50 per cent of the co-pilot flight time towards the total flight time required for a higher grade of pilot licence. The Contracting State may authorize that flight time be credited in full towards the total flight time required if the aircraft is equipped to be operated by a co-pilot and the aircraft is operated in a multi-crew operation."

[2] FAR 61:

61.1 "Pilot time means that time in which a person—

- (i) Serves as a required pilot flight crewmember;
- (ii) Receives training from an authorized instructor in an aircraft, flight simulator, or flight training device; or
- (iii) Gives training as an authorized instructor in an aircraft, flight simulator, or flight training device."

61.51 "(f) Logging second-in-command flight time. A person may log second-in-command time only for that flight time during which that person:

- (1) Is qualified in accordance with the second-in-command requirements of §61.55 of this part, and occupies a crewmember station in an aircraft that requires more than one pilot by the aircraft's type certificate; or
- (2) Holds the appropriate category, class, and instrument rating (if an instrument rating is required for the flight) for the aircraft being flown, and more than one pilot is required under the type certification of the aircraft or the regulations under which the flight is being conducted."

[3] LAR 61

LAR 61.110(c) "(3) Tiempo de vuelo como copiloto Un piloto puede anotar en su libro de vuelo personal (bitácora) todas las horas como copiloto, mientras está desempeñándose como tal en una aeronave que, de acuerdo a su certificado tipo o requisitos operacionales, requiera más de un piloto."

[4] Part FCL da EASA

FCL.010: "Co-pilot" means a pilot operating other than as pilot-in-command, on an aircraft for which more than one pilot is required, but excluding a pilot who is on board the aircraft for the sole purpose of receiving flight instruction for a licence or rating."

FCL0.35(a) "(3) Flight time as co-pilot or PICUS. Unless otherwise determined in this Part, the holder of a pilot licence, when acting as co-pilot or PICUS, is entitled to be credited with all of the co-pilot time towards the total flight time required for a higher grade of pilot licence."

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aceita

O texto atual será mantido para que se mantenha a conformidade do regulamento brasileiro com o Anexo 1 à Convenção de Chicago. Foi excluída, no entanto, a referência a contrato de trabalho constante do texto atualmente em vigor, por não constar restrição semelhante dos regulamentos internacionais.

Contribuição nº 41

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

61.31

(c)(5)(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;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.31

(c)(5)(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), a liberação para realização de exame de proficiência (quando aplicável), endosso (quando aplicável), o CANAC, nome e assinatura. Este requisito também se aplica aos pilotos que ministrem:

- (A) voo de adaptação conforme o parágrafo 61.199(b);
- (B) instrução para concessão de habilitação de tipo conforme a seção 61.213;
- (C) instrução para revalidação de habilitação de tipo conforme a seção 61.215;
- (D) treinamento de diferenças ou de familiarização conforme o parágrafo 61.217(b); ou
- (E) instrução de solo e de voo conforme o parágrafo 61.9(g);

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O requisito apenas menciona instrução pelo instrutor de voo, porém também deveria se aplicar aos demais casos em que há voo de instrução/treinamento/adaptação não aplicados por instrutores de voo. Embora o requisito de registro já seja mencionada nos trechos específicos do regulamento, incluir o texto aqui sugerido detalha a forma do registro, além de vincular tais pessoas à previsão de sanções em caso de dados inexatos ou adulterados, conforme 61.31(c)(5)(iii).

Ainda, foram incluídos os registros de liberação para exame de proficiência e de endossos, conforme aplicável.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Para os casos específicos em que é permitido pelo regulamento o tipo de instrução mencionado, o procedimento para lançamento de horas de voo já é previsto nos parágrafos específicos que tratam do assunto, como citado na própria contribuição. O parágrafo citado trata especificamente do lançamento de horas por instrutores de voo, de forma que a inclusão de requisitos para os casos excepcionais de instrução ministrada por pilotos não instrutores poderia levar ao entendimento incorreto de que esses se equivaleriam a instrutores para outras finalidades não previstas no regulamento.

Contribuição nº 42

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

61.31 Sistema Eletrônico de Registro de Voo e CIV
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.31 CIV e CIV digital
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
No quadro comparativo, consta alteração no título da seção, que não é refletida na minuta de resolução e na minuta do RBAC 61.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aceita A minuta final foi corrigida.

Contribuição nº 43
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.45 (c) As licenças estrangeiras de piloto comercial, de tripulação múltipla 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 CBA.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.45 (c) As licenças estrangeiras de piloto comercial, de tripulação múltipla 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 CBA, exceto se houver acordo bilateral de reciprocidade, conforme art. 157 do CBA.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O art. 157 do CBA permite exceção à regra referenciada no RBAC 61. Sugiro referenciar também tal exceção, de forma a deixar o texto mais completo.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita O tema não foi objeto de estudos pela ANAC no âmbito do atual processo de emenda ao RBAC 61. A alteração proposta será estudada para uma emenda posterior ao regulamento, a fim de se possibilitar uma análise técnica e jurídica mais aprofundada, bem como a manifestação dos interessados em audiência pública.

Contribuição nº 44
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.45 (k)(4) demonstrar competência para falar e compreender o idioma inglês pelo menos em nível operacional (atingir Nível 4 ou superior), exceto para as licenças de piloto de planador e piloto de balão livre. Caso não demonstre, será averbada em sua licença a restrição relativa ao parágrafo 61.10(c) deste Regulamento; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.45 (k)(4) demonstrar competência para falar e compreender o idioma inglês pelo menos em nível operacional (atingir Nível 4 ou superior), exceto para as licenças de piloto de planador e piloto de balão livre. Caso não demonstre, será averbada em sua licença a restrição relativa ao parágrafo 61.10(c)(2) deste Regulamento; e
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Sugiro especificar exatamente o parágrafo que possui a restrição mencionada, já que "restrição relativa ao parágrafo 61.10(c)" não especifica a restrição, entre a do parágrafo 61.10(c)(1) e 61.10(c)(2).
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aceita O texto foi corrigido conforme a sugestão.

Contribuição nº 45
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.55 (a) O candidato a uma licença de aluno piloto deve ser titular de um CMA de 2ª classe ou superior, válido, expedido em conformidade com os requisitos do RBAC 67. (b) O candidato a uma licença de aluno piloto para Piloto de Planador deve ser titular de um CMA de 4ª classe ou superior, válido, expedido em conformidade com os requisitos do RBAC 67.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.55 (a) O candidato a uma licença de aluno piloto para as licenças de piloto de balão livre ou de piloto privado deve ser titular de um CMA de 2ª classe ou superior, válido, expedido em conformidade com os requisitos do RBAC 67. (b) O candidato a uma licença de aluno piloto para Piloto de Planador deve ser titular de um CMA de 4ª classe ou superior, válido, expedido em conformidade com os requisitos do RBAC 67.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Esclarecimento do requisito do parágrafo 61.55(a). Embora o texto se refira a qualquer licença de aluno piloto, o texto do parágrafo 61.55(b) deixa claro que o parágrafo 61.55(a) só se aplica aos alunos pilotos solicitantes de licenças de piloto privado ou de balão livre.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita;

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Na proposta final de emenda, as alterações propostas à Subparte C – Licença de Aluno Piloto, não foram incorporadas por se entender ser necessário discutir melhor o assunto, especialmente no que diz respeito aos procedimentos de interação entre as escolas/aeroclubes e a ANAC, para fins de expedição dessa licença.

Contribuição nº 46

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

61.57

(a) O candidato a uma licença de aluno piloto deve ter concluído, com aproveitamento, ou estar matriculado em cursos teóricos de piloto privado, piloto de planador ou piloto de balão livre, aprovados pela ANAC, respeitada a categoria da licença pretendida.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.57

(a) O candidato a uma licença de aluno piloto deve ter:

(1) concluído, com aproveitamento, ou estar matriculado em cursos teóricos de piloto privado, piloto de planador ou piloto de balão livre, aprovados pela ANAC, respeitada a categoria da licença pretendida; ou

(2) sido aprovado em exame teórico da ANAC para a licença de piloto de planador, piloto de balão livre ou piloto privado, respeitada a categoria da licença pretendida.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Embora a audiência pública não tenha proposto alteração para o texto da seção 61.57, entendo que as alterações para as seções 61.77, 61.157 e 61.177 afetam o texto desta seção. A proposta da audiência pública visa à retirada da obrigatoriedade de cursos teóricos aprovados para as licenças de piloto privado, de piloto de planador e de balão livre; pela proposta, passaria a bastar a aprovação no exame teórico da ANAC para a licença.

Desta forma, entendo que não é coerente exigir de um aluno piloto que tenha concluído com aproveitamento ou esteja matriculado em um desses cursos teóricos, uma vez que tal curso não será exigido do aluno para obter sua licença posteriormente (lembrando que é considerado aluno piloto o solicitante de uma dessas licenças, conforme 61.51(a)).

A proposta, portanto, é permitir ao aluno piloto atender aos requisitos de conhecimentos teóricos por meio do atendimento dos requisitos de conhecimento teórico das seções 61.77, 61.157 ou 61.177 (ou seja, aprovação no exame teórico da ANAC), como método adicional ao já previsto atualmente. Assim, não se exigiria do aluno piloto a matrícula em um curso que não será necessário para a obtenção da licença pretendida, embora esta matrícula permaneça como uma opção ao aluno piloto.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita;

Na proposta final de emenda, as alterações propostas à Subparte C – Licença de Aluno Piloto, não foram incorporadas por se entender ser necessário discutir melhor o assunto, especialmente no que diz respeito aos procedimentos de interação entre as escolas/aeroclubes e a ANAC, para fins de expedição dessa licença.

Contribuição nº 47

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

61.61

(c) Treinamento de voo antes do voo solo: antes de ser autorizado para realizar um voo solo, o aluno piloto deve ter recebido instrução nas manobras aplicáveis e nos procedimentos listados nos parágrafos (d) até (h) desta seção para a marca e o modelo da aeronave a ser operada no voo solo e no nível da licença a que aspira e deve demonstrar habilidade em um nível de desempenho aceitável para o instrutor que autoriza o referido voo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.61

(c) Treinamento de voo antes do voo solo: antes de ser autorizado para realizar um voo solo, o aluno piloto deve ter recebido instrução nas manobras aplicáveis e nos procedimentos listados nos parágrafos (d) até (i) desta seção para a marca e o modelo da aeronave a ser operada no voo solo e no nível da licença a que aspira e deve demonstrar habilidade em um nível de desempenho aceitável para o instrutor que autoriza o referido voo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção de referência:

- o parágrafo 61.61(i) também trata da instrução que deve ser recebida previamente ao voo solo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita;

Na proposta final de emenda, as alterações propostas à Subparte C – Licença de Aluno Piloto, não foram incorporadas por se entender ser necessário discutir melhor o assunto, especialmente no que diz respeito aos procedimentos de interação entre as escolas/aeroclubes e a ANAC, para fins de expedição dessa licença.

Contribuição nº 48

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

61.67 Requisitos para o voo de navegação para aluno que aspire a licença de aluno piloto

[texto da emenda 05 do RBAC 61]

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.67 Requisitos para o voo de navegação de aluno piloto

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

No quadro comparativo, consta alteração no título da seção, que só é refletida na minuta do RBAC 61, mas não é refletida na minuta de resolução, que é, de fato, o documento que aprovará a emenda do RBAC e onde constam as alterações que serão efetuadas.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Assim, proponho incluir a alteração do título da seção 61.67 na resolução que aprovará a emenda 06.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita; Na proposta final de emenda, as alterações propostas à Subparte C – Licença de Aluno Piloto, não foram incorporadas por se entender ser necessário discutir melhor o assunto, especialmente no que diz respeito aos procedimentos de interação entre as escolas/aeroclubes e a ANAC, para fins de expedição dessa licença.

Contribuição nº 49
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.81 (b) O candidato a uma licença de piloto privado que tenha concluído, com aproveitamento, um curso de piloto privado em um CIAC, está dispensado do requisito do total de horas, de que tratam os parágrafos (a)(1)(i) ou (a)(2)(i) desta seção.
61.101 (b) O candidato a uma licença de piloto comercial que tenha concluído, com aproveitamento, um curso de piloto comercial em um CIAC, está dispensado do requisito do total de horas, de que tratam os parágrafos (a)(1)(i) ou (a)(2)(i) desta seção.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.81 (b) [reservado]
61.101 (b) [reservado]

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Os parágrafos 61.81(a)(1)(i) e (a)(2)(i) especificam totais de horas que devem ser cumpridos caso o candidato tenha concluído com aproveitamento um curso de piloto privado aprovado pela ANAC (com as exigências adicionais de que a realização do curso deve ser “completa e ininterrupta”). Supostamente, tal curso aprovado pela ANAC deverá ser ministrado por um CIAC, que é a “organização certificada com finalidade de formar recursos humanos para aviação civil, conduzindo seus alunos para a obtenção das licenças e habilitações requeridas pela ANAC”(61.2).
Entendo que, ou se devem retirar dos parágrafos 61.81(a)(1)(i) e (a)(2)(i) os totais de horas específicos para quem conclui curso aprovado, ou se deve retirar o parágrafo 61.81(b), que dispensa tais candidatos do cumprimento dos requisitos.
Foi adicionado na proposta, além do parágrafo 61.81(b), o parágrafo 61.101(b), que possui as mesmas características. Proponho que a mesma decisão seja tomada quanto aos dois parágrafos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aceita Os parágrafos 61.81(b) e 61.101(b) foram suprimidos conforme sugerido, uma vez que apresentam dispositivo redundante e parcialmente contraditórios com o que dispõem os parágrafos 61.81(a)(1) e 61.101(a)(1)(i)/(a)(2)(i), respectivamente. Na prática, não ocorre mudança efetiva de regra, somente supressão de texto que poderia eventualmente causar interpretações conflitantes. Os parágrafos foram suprimidos integralmente, e não mantidos como “Reservado”, uma vez que se tratam dos últimos parágrafos de suas seções, e por isso não há necessidade de se preservar a ordem da numeração de itens posteriores.

Contribuição nº 50
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.101 (a) (1)(ii)(D) se tiver realizado instrução em dispositivo de treinamento por voo simulado aprovado pela ANAC, o total de horas pode incluir até 10 (dez) horas relativas a esta instrução;
(2)(ii)(B) se tiver realizado treinamento supervisionado em dispositivo de treinamento por voo simulado de helicóptero aprovado pela ANAC, o total de horas pode ser reduzido de até 10 (dez) horas relativas a esse treinamento;
(3)(ii)(B) se tiver realizado treinamento supervisionado ou dispositivo de treinamento por voo simulado de aeronave de sustentação por potência aprovado pela ANAC, o total de horas pode ser reduzido de até 10 (dez) horas relativas a esse treinamento; e

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.101 (a) (1)(ii)(D) se tiver realizado treinamento supervisionado em dispositivo de treinamento por voo simulado de avião aprovado pela ANAC, o total de horas pode incluir até 10 (dez) horas relativas a esse treinamento;
(2)(ii)(B) se tiver realizado treinamento supervisionado em dispositivo de treinamento por voo simulado de helicóptero aprovado pela ANAC, o total de horas pode ser reduzido de até 10 (dez) horas relativas a esse treinamento;
(3)(ii)(B) se tiver realizado treinamento supervisionado em dispositivo de treinamento por voo simulado de aeronave de sustentação por potência aprovado pela ANAC, o total de horas pode ser reduzido de até 10 (dez) horas relativas a esse treinamento; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Em 61.101(a)(3)(ii)(B), proponho corrigir de “treinamento supervisionado ou dispositivo de treinamento” para “treinamento supervisionado em dispositivo de treinamento”, em alinhamento ao 61.101(a)(2)(ii)(B).

Ainda, proponho alinhar os requisitos similares para as diferentes categorias. Dessa forma, foi proposta também alteração para o parágrafo 61.101(a)(1)(ii)(D).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

A padronização dos termos utilizados no RBAC 61 para se referir a dispositivos de simulação será realizada pela ANAC em revisão posterior, uma vez que o tema se encontra em estudo no processo 00065.097284/2014-06.

Contribuição nº 51

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

61.101

(a)(3)(i) um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinquenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa, ininterrupta e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de avião aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.101

(a)(3)(i) um total de 200 (duzentas) horas de voo, ou 150 (cento e cinquenta) horas de voo, se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa, ininterrupta e com aproveitamento de um curso de piloto comercial de aeronave de sustentação por potência aprovado pela ANAC. As horas totais devem incluir, pelo menos:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O parágrafo 61.101(a)(3) se refere a aeronaves da categoria de sustentação por potência. No parágrafo 61.101(a) se menciona que a experiência de voo exigida se refere à categoria de aeronave solicitada. Assim, entendo que as horas exigidas para a licença de piloto comercial na categoria de aeronave de sustentação por potência, em 61.101(a)(3)(i), não deveriam poder ser obtidas em um curso de piloto comercial de avião.

Dessa forma, sugiro trocar para “curso de piloto comercial de aeronave de sustentação por potência”. Ainda que tal curso não exista hoje, isto não seria crítico, pois é apenas uma opção ao requisito de 200 horas.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aceita

Correção realizada conforme sugerido.

Ressalte-se que o texto reflete o previsto no Anexo 1 à Convenção de Chicago, que não possui referência a curso prático de piloto comercial de avião:

2.4.5.1 Experience

2.4.5.1.1 Recommendation.— The applicant should have completed not less than 200 hours of flight time in a powered-lift, or 150 hours if completed during a course of approved training, as a pilot of aircraft. The Licensing Authority should determine whether experience as a pilot under instruction in a flight simulation training device is acceptable as part of the total flight time of 200 hours or 150 hours, as the case may be.

Contribuição nº 52

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 da ANAC para a licença de piloto de planador.

[a minuta propõe retirar os subparágrafos de 61.157(a)(1) do RBAC 61, Emenda 05]

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.

[a minuta propõe retirar os subparágrafos de 61.177(a)(1) do RBAC 61, Emenda 05]

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/aterrissagem 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;

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

- (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

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/aterrissagem 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.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Entendo que é importante aos pilotos de planador e de balão terem conhecimento de quais serão os requisitos de conhecimento teórico que serão cobrados no exame teórico da ANAC para estas licenças. Assim, a retirada da exigência de curso teórico não precisaria significar a retirada de quais são os conhecimentos teóricos esperados do candidato a esta licença.

Por exemplo, para balão livre, no RBHA 61, quando balão livre era uma categoria da licença de piloto privado, requisitos de conhecimento estavam estabelecidos em 61.63(b).

No Anexo 1, estes requisitos estão estabelecidos no Standard 2.10.1.2. Na contribuição nº 41 à Audiência Pública nº 10/2014, foi justificado que se optou por incluir tal detalhamento em normas suplementares. No entanto:

- Segundo o art. 2º da Resolução nº 30 da ANAC, "O RBAC abrangerá as normas e procedimentos recomendados pela Organização da Aviação Civil Internacional – OACI, contidos nos Anexos à Convenção sobre Aviação Civil Internacional e aplicáveis às matérias de competência da ANAC, em face do Decreto nº. 21.713, de 27 de agosto de 1946, e do art. 8º, inciso IV, da Lei nº. 11.182, de 27 de setembro de 2005". Portanto, entendo que o local apropriado para garantir alinhamento dos regulamentos nacionais aos standards dos Anexos seria o RBAC – e não normas suplementares.

- Embora sejam, teoricamente, normas que permitam maior celeridade, tais normas muitas vezes não são publicadas em curto espaço de tempo, fazendo com que a retirada dos requisitos retirados do regulamento crie possíveis vácuos regulatórios, enquanto as normas suplementares não forem editadas. Nesse caso, enquanto a IS não for editada, os pilotos não terão informação clara sobre qual o conteúdo do exame teórico que irão fazer, ou precisarão recorrer a uma emenda antiga do RBAC 61 para obter essa informação.

A título de exemplo, no LAR 61, os requisitos estão em 61.465.

A se considerar esta proposta, caso seja aceita, recomendo reavaliar o nível de detalhamento de outras seções do regulamento e o alinhamento com o Anexo 1.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

A norma que detalhará o conteúdo dos exames será a IS 00-002, que já se encontra publicada e possui processo de revisão em andamento, no âmbito do qual será aproveitado o texto sugerido nesta contribuição.

A ANAC entende que a finalidade do RBAC 61 é estabelecer os requisitos para a concessão e revalidação de licenças e habilitações (exemplo: estabelecer que o candidato a uma licença deve ser aprovado em exame teórico). O detalhamento desses requisitos (tal como o conteúdo dos exames, seu modo de aplicação, duração das provas, etc.), cabe às Instruções Suplementares, conforme dispõe o art. 14 da Resolução 30/2008, da ANAC:

Art. 14. Fica instituída a Instrução Suplementar - IS, norma suplementar de caráter geral editada pelo Superintendente da área competente, objetivando esclarecer, detalhar e orientar a aplicação de requisito previsto em RBAC.

Essa metodologia possibilitará à ANAC maior agilidade nas atualizações de conteúdo dos exames teóricos que eventualmente se façam necessárias, em virtude de mudanças tecnológicas, de mudanças de procedimentos na aviação ou de recomendações técnicas.

Contribuição nº 53

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

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
Esta sugestão foi enviada à audiência pública nº 10/2014 e, segundo relatório de análise das contribuições, estava fora do escopo daquela emenda e seria considerada para a elaboração de uma próxima emenda do RBAC 61. Assim, envio novamente, com poucas adaptações.
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
Contribuição aceita Texto corrigido.

Contribuição nº 54
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.195 (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: ter recebido, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução de voo em modelo do avião anfíbio a ser usado no exame de proficiência, incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos: (e) Instrução para a concessão das habilitações de classe helicóptero monomotor convencional, helicóptero monomotor a turbina e helicóptero multimotor: o solicitante deve ter recebido, no mínimo, 8 (oito) horas de instrução de voo em helicópteros da classe pertinente que incluam, pelo menos, 2 (duas) horas de voo em helicóptero do mesmo fabricante e modelo do usado no exame de proficiência
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.195 (d) Instrução para a concessão da habilitação de classe monomotor anfíbio ou multimotor anfíbio: ter recebido, no mínimo, 6 (seis) horas de instrução de voo em modelo do avião anfíbio a ser usado no exame de proficiência, incluindo, pelo menos, 10 (dez) decolagens e 10 (dez) pousos realizados na água, tudo dentro do período de 6 (seis) meses precedentes à data do exame. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos: (e) Instrução para a concessão das habilitações de classe helicóptero monomotor convencional, helicóptero monomotor a turbina e helicóptero multimotor: o solicitante deve ter recebido, no mínimo, 8 (oito) horas de instrução de voo em helicópteros da classe pertinente que incluam, pelo menos, 2 (duas) horas de voo em helicóptero do mesmo fabricante e modelo do usado no exame de proficiência, tudo dentro do período de 6 (seis) meses precedentes à data desse exame. A instrução deve incluir, no mínimo, os seguintes aspectos: (1) reconhecimento e gerenciamento de ameaças e erros; (2) procedimentos anteriores ao voo, incluindo peso e balanceamento e verificação das condições gerais de aeronavegabilidade do helicóptero; (3) operações em aeródromos e em circuitos de tráfego; precauções e procedimentos de prevenção de colisões; (4) controle do helicóptero utilizando referências externas; (5) recuperação na etapa incipiente de descida lenta com motor; técnicas de recuperação com o rotor em com baixa rotação, dentro do regime normal do rotor; (6) manobras em terra; voo estacionário; decolagens e pousos: normais, fora do vento e em terreno desnivelado; (7) decolagens e pousos com a potência mínima necessária; técnicas de decolagem e pouso em condições de desempenho máximo; operações em locais restritos; paradas rápidas; (8) voo de navegação por contato/estimada entre aeródromos controlados, utilizando procedimentos e fraseologia do controle de tráfego aéreo; e (9) operações de emergências com falhas simuladas de equipamentos; e autorrotação.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Com essa proposta, busca-se manter, para as habilitações classe de helicópteros, a serem criadas, o mesmo nível de detalhamento já constante para as habilitações classe de avião, tratadas nos parágrafos 61.195(c) e (d). O detalhamento foi baseado no Standard 2.3.4.2 do Anexo 1 e nos próprios parágrafos 61.195(c) e (d) do RBAC 61. Caso se opte por adotar tal detalhamento, recomendo verificar a tradução a partir do Anexo 1. Uma alternativa seria que estes parágrafos façam referência à seção 61.61 Ainda, foi observado que, atualmente, a regra de que o treinamento seja concluído integralmente no período de 6 meses anteriores ao exame de proficiência existe apenas para multimotores terrestres (61.195(c)), não existindo para monomotores ou multimotores anfíbios (61.195(d) e não sendo proposta na minuta para helicópteros (61.195(e) proposto). Caso não haja razão para tal diferenciação, sugiro padronizar a exigência entre todas as habilitações de classe, seja incluindo o requisito em todas (como proposto acima), seja retirando-se tal exigência de 61.195(c). Por fim, caso a proposta não seja aceita, observo apenas que faltou o ponto final no parágrafo 61.195(e) proposto na minuta.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente aceita O detalhamento de manobras proposto para as habilitações de classe helicóptero foi incluído na norma, com algumas alterações julgadas cabíveis para possibilitar um enfoque mais prático ao requisito. O prazo para conclusão do curso foi excluído para padronização, conforme sugerido. Não foi encontrada norma análoga nos regulamentos de referência consultados (ICAO, LAR, EASA e FAA): ANEXO 1 À CONVENÇÃO DE CHICAGO 2.1.5 Requirements for the issue of class and type ratings 2.1.5.1 Class rating

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

The applicant shall have demonstrated a degree of skill appropriate to the licence in an aircraft of the class for which the rating is sought.

14 CFR PART 61 - FAA

§61.63 Additional aircraft ratings (other than for ratings at the airline transport pilot certification level).

(c) Additional aircraft class rating. A person who applies for an additional class rating on a pilot certificate:

(1) Must have a logbook or training record endorsement from an authorized instructor attesting that the person was found competent in the appropriate aeronautical knowledge areas and proficient in the appropriate areas of operation.

(2) Must pass the practical test.

(3) Need not meet the specified training time requirements prescribed by this part that apply to the pilot certificate for the aircraft class rating sought; unless, the person only holds a lighter-than-air category rating with a balloon class rating and is seeking an airship class rating, then that person must receive the specified training time requirements and possess the appropriate aeronautical experience.

(4) Need not take an additional knowledge test, provided the applicant holds an airplane, rotorcraft, powered-lift, weight-shift-control aircraft, powered parachute, or airship rating at that pilot certificate level.

LAR 61

(c) *Habilitación de clase*

El solicitante que desee agregar una habilitación de clase a su licencia de piloto debe:

(1) *Presentar un certificado de instrucción teórica y el libro de vuelo personal (bitácora) certificado por un instructor de vuelo autorizado o un centro de instrucción certificado bajo el LAR 141, en el que conste que el solicitante ha recibido instrucción teórica y en vuelo en la clase de aeronave para la cual solicita habilitación y ha sido encontrado competente en las operaciones de piloto apropiadas a la licencia a la que se aplica su habilitación de clase;*

(2) *aprobar una prueba de pericia en vuelo apropiada a su licencia de piloto y aplicable a la habilitación de clase solicitada; y*

(3) *demostrar los conocimientos requeridos para la utilización segura de la aeronave de que se trate, correspondientes a las funciones de piloto al mando o de copiloto, según sea el caso.*

PART FCL EASA

FCL.725 Requirements for the issue of class and type ratings

(a) *Training course. An applicant for a class or type rating shall complete a training course at an ATO. The type rating training course shall include the mandatory training elements for the relevant type as defined in the operational suitability data established in accordance with Part-21.*

Contribuição nº 55

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 da habilitação de classe pode ser feita pela conclusão satisfatória de um programa de treinamento aprovado conforme o RBAC 135.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Esta sugestão foi enviada à audiência pública nº 10/2014 e, segundo relatório de análise das contribuições, estava fora do escopo daquela emenda e seria considerada para a elaboração de uma próxima emenda do RBAC 61. Assim, envio novamente, com poucas adaptações.

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 um treinamento inicial também gera revalidação de habilitação: quando o tripulante já possuía a habilitação antes de entrar na empresa, ele realiza um treinamento inicial na empresa pelo RBAC 135 e revalida sua habilitação pelo RBAC 61.

Ainda, foi especificado o tipo de empresa, pois empresas de SAE (incluindo 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, também deveria se avaliar se cabem permissões semelhantes para outros parágrafos, como 61.139, 61.195, 61.223 e 61.225. 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 no RBAC 61, 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

Contribuição não aceita

O parágrafo foi excluído. Após outras alterações realizadas na proposta, a obrigatoriedade de instrução revisória foi excluída do regulamento, de forma que a revalidação de habilitação de classe passou a requerer apenas a aprovação em exame de proficiência. Nesse cenário, a menção ao programa de treinamento do RBAC 135 é desnecessária, pois os pilotos que forem aprovados no exame de proficiência requerido por este regulamento terão naturalmente cumprido o requisito de revalidação da habilitação de classe, sendo o treinamento prévio somente uma exigência adicional do regulamento de operações.

Na prática, não há alteração do que já é praticado atualmente, mas a exclusão do texto foi preferida em razão da concisão da norma e da precaução contra interpretações divergentes.

Contribuição nº 56

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

61.199

(b) O titular de uma habilitação de categoria ou classe pode exercer suas prerrogativas apenas nos modelos de aeronave nos quais estiver devidamente qualificado. Para estar qualificado a operar determinado modelo de aeronave pertencente a uma categoria ou classe, o piloto deverá ter recebido uma instrução de adaptação ministrada por outro piloto devidamente habilitado e qualificado, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o piloto que ministrou a instrução deverá declarar que o piloto instruído encontra-se em condições de operar aquele modelo de aeronave com segurança.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.199

(b) O titular de uma habilitação de categoria ou classe pode exercer suas prerrogativas apenas nos modelos de aeronave nos quais estiver devidamente qualificado. A ANAC pode estabelecer, por meio de Instrução Suplementar, exigência de qualificação específica para determinado modelo de aeronave, ou grupo de modelos, pertencente a uma categoria ou classe. Para estar qualificado a operar tal modelo, ou grupo de modelos, o piloto deverá ter recebido uma instrução de adaptação ministrada por outro piloto devidamente habilitado e qualificado, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o piloto que ministrou a instrução deverá declarar que o piloto instruído encontra-se em condições de operar aquele modelo de aeronave, ou grupo de modelos, com segurança.

(1) A instrução de adaptação e a declaração do piloto que ministre tal instrução são dispensados para pilotos que já tenham realizado voo na função desempenhada a bordo (piloto em comando ou segundo em comando) no modelo de aeronave, ou em algum modelo de um grupo de modelos, antes de a ANAC passar a exigir qualificação específica para o modelo, ou grupo de modelos.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

ANAC buscado regulamentá-lo por meio da IS 61-004, em sua revisão A, e posteriormente deixado o assunto novamente sem detalhamento na revisão B da mesma IS. Como esclarecido no quadro comparativo disponibilizado na audiência pública, algumas aeronaves, por não fazerem parte de escolas, podem não possuir instrutor de voo habilitado apto a ministrar instrução, inviabilizando o cumprimento do requisito.

Inicialmente, entendo que é importante definir o que é o "modelo de aeronave". Por exemplo, aeronaves como HB-350B [1] e AS 350 B1, AS 350 B2, AS 350 B3, AS 350 BA, EC 130 B4 e EC130T2 [2] são, cada um desses, modelos distintos, que exigirão instrução de adaptação? A título de comparação, a IS 61-004E, que trata ainda tais aeronaves como requerendo habilitação de tipo, não exige tantos treinamentos específicos.

Ou será que, de forma menos detalhada, poderá ser considerada como "modelo" a classificação de "tipo ICAO", constante no Registro Aeronáutico Brasileiro?

Assim, de forma a evitar manter no regulamento um requisito potencialmente muito restritivo (uso "potencialmente" porque o nível da restrição depende da interpretação do regulado ou da ANAC), que não deixe claro ao regulado como deve ser cumprido, proponho deixar no regulamento apenas a previsão de que a ANAC poderá regulamentar o assunto, por meio de Instrução Suplementar. Assim, não se exigiria alteração do ambiente atual enquanto o requisito não for esclarecido e detalhado em IS. A IS publicada, então, cumpriria o papel de definir o que a ANAC entende por modelo e quais grupos de modelos podem ser considerados similares, para evitar sobrecarregar um piloto que, por precaução, decida receber voo de adaptação para cada variante da aeronave.

Entendo que a proposta da forma como está na minuta (e também o texto na forma como está no regulamento atual) continuará causando dúvidas sobre sua aplicação, com o potencial de continuar não sendo aplicado (como ocorre hoje).

Minha proposta de que o requisito só seja de fato estabelecido quando o assunto for detalhado pela ANAC resolveria este problema.

Por fim, também incluí um parágrafo adicional estabelecendo que, quando a ANAC passar a exigir qualificação específica para um modelo (ou grupo), os pilotos que já tiverem voado tal modelo (ou um modelo do grupo), não precisariam passar por instrução de adaptação e de ter registrada tal instrução em sua CIV.

Este parágrafo é inspirado nas dispensas constantes nos parágrafos 61.9(b)(2), (c)(2), (d)(2) e (f)(2) da minuta proposta na audiência pública.

As propostas para esta seção podem ser aproveitadas também para o parágrafo 61.217(b), que possui características similares (embora já tenha alguma regulamentação em IS, com a divisão em treinamentos de familiarização e de diferenças, para modelos e variantes, a problemática com a criação de novas divisões e o impacto que isso causa em pilotos que já voavam determinadas aeronaves é comum às habilitações de classe e de tipo; a adição de um subparágrafo, como o proposto 61.199(b)(1) pode esclarecer a situação, evitando que pilotos que já operem determinada aeronave precisem realizar novos treinamentos ou obter novas habilitações em razão de a ANAC publicar norma passando a exigir treinamentos de diferenças ou novas habilitações).

Referências:

[1] <http://www2.anac.gov.br/certificacao/Produtos/EspecificacaoDetail.asp?CHTCodi=8001>

[2] <http://www2.anac.gov.br/certificacao/Produtos/EspecificacaoDetail.asp?CHTCodi=8812>

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aceita

A sugestão foi incorporada ao regulamento, com alterações no texto mas mantido o sentido da proposta. A dispensa de treinamento para pilotos que já operam o equipamento não foi incorporada no regulamento pois pode ser incluída na IS, já indicando a data exata em que ocorre a transição (isto é, a entrada em vigor da IS).

Contribuição nº 57

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

61.199

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, as prerrogativas do titular de uma habilitação de categoria ou de classe são as de pilotar aeronaves da categoria ou classe na qual tenha se habilitado, na função de piloto em comando.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.199

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, as prerrogativas do titular de uma habilitação de categoria ou de classe são as de pilotar aeronaves da categoria ou classe na qual tenha se habilitado, na função de piloto em comando ou de segundo em comando.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

O RBAC exige em 61.3(a) que apenas titulares de licenças com habilitações válidas e apropriadas à aeronave operada, à operação realizada e à função que desempenha a bordo podem atuar como piloto em comando ou como segundo em comando a bordo de aeronaves civis registradas no Brasil. No entanto, o regulamento não estabelece qual a habilitação apropriada para um piloto ser considerado apto a operar como segundo em comando de uma aeronave classe. Tradicionalmente, é entendido que um piloto habilitado como piloto em comando (a única função a bordo associada a uma habilitação de classe concedida pela ANAC) pode também atuar como segundo em comando, porém o regulamento não lhe dá formalmente essa prerrogativa, uma vez que apenas é estabelecida a prerrogativa para atuar na função de piloto em comando.

Uma outra opção é incluir, nas seções iniciais, como 61.3 ou 61.5, a previsão geral de que um piloto habilitado como piloto em comando pode sempre atuar como segundo em comando, caso seja mesmo esse o entendimento da ANAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aceita

Complemento incluído 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

61.213(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;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.213(a)(3) (iv) [Reservado]

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Com as alterações promovidas na minuta, este ficou sendo o único parágrafo do regulamento que exige um registro na CIV digital (e não há a alternativa de lançá-lo simplesmente na CIV). Entendo que o requisito de o instrutor registrar a instrução na CIV já consta em 61.31(c)(5)(i); portanto a última parte do requisito já era redundante. Caso se pretenda exigir no RBAC que os voos de instrução (ou quaisquer outros voos) sejam registrados na CIV digital, entendo que todos os voos de instrução deveriam ser tratados da mesma forma, não havendo razão para exigir isso apenas dos treinamentos de voo para concessão de habilitação de tipo – que muitas vezes ocorrem em ambiente mais controlado, em CTAC. E caso se opte por exigir que todos os voos de instrução (ou outros voos também) sejam registrados em CIV digital, entendo que o requisito poderia constar apenas na seção 61.31, evitando repetir o mesmo texto em diferentes seções do RBAC 61.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente aceita

O parágrafo foi 61.213(a)(3)(iv) foi excluído e parte do seu conteúdo foi incorporado ao parágrafo 61.213(a)(3)(iii). Além de a exigência não estar padronizada com o restante do regulamento, conforme apontado em sua contribuição, o parágrafo gerava o entendimento de que o registro em CIV pelo instrutor seria obrigatório para todos os treinamentos de tipo, mesmo aqueles realizados em CTAC.

Na verdade, a intenção da norma é que o registro seja feito na CIV somente nos casos em que o treinamento for ministrado por um PC ou PLA utilizando a aeronave, já que a realização do treinamento em CTAC possui outros métodos de controle pela ANAC (como a expedição de certificado de conclusão, prevista no parágrafo 142.61(c) do RBAC 142).

Contribuição nº 59

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 turboélice ou convencionais; ou

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.213(a)(3)(iii)(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões à reação e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais; ou

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Por padronização (o que facilita bastante a busca de termos em documentos digitais), recomendo trocar "turbojato" por "à reação", conforme utilizado em outros trechos do regulamento e também definido no RBAC 01.

Ainda, recomendo padronizar o uso da crase (o RBAC 01 usa "à reação", com crase).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aceita

O termo foi alterado para padronização.

Contribuição nº 60

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

61.225

(a)(7) proficiência: deve ter demonstrado sua capacidade para executar os procedimentos e manobras especificados no parágrafo (5)(iii) desta seção com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de voo por instrumentos confere ao seu titular, e para:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.225

(a)(7) proficiência: deve ter demonstrado sua capacidade para executar os procedimentos e manobras especificados no parágrafo (a)(5)(iii) desta seção com um grau de competência apropriado às prerrogativas que a habilitação de voo por instrumentos confere ao seu titular, e para:

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção de referência.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aceita
Correção realizada.

Contribuição nº 61

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

61.227

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, a prerrogativa do titular de uma habilitação de voo por instrumentos é a de pilotar, em condições de voo por instrumentos, aeronaves da categoria correspondente à licença em que tenha sido averbada a habilitação referida.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.227

(a) Observado o cumprimento dos preceitos estabelecidos neste Regulamento, a prerrogativa do titular de uma habilitação de voo por instrumentos é a de pilotar, sob regras de voo por instrumentos, aeronaves da categoria correspondente à licença em que tenha sido averbada a habilitação referida.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O regulamento atual estabelece, como prerrogativa do titular de habilitação de voo por instrumentos, a de pilotar "em condições de voo por instrumentos". Porém, seria mais preciso afirmar que a prerrogativa não depende da condição de voo, mas da regra de voo utilizada, pois o que de fato diferencia um piloto com habilitação IFR de um piloto sem habilitação IFR é que apenas o primeiro pode voar sobre regras de voo por instrumentos. O voo em condições de voo por instrumentos é uma diferença que decorre da primeira, pois apenas quem pode voar sob regras de voo por instrumentos pode voar em condições de voo por instrumentos. Por exemplo, o 61.3(d) menciona, não apenas as condições, mas também as regras.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aceita
Correção realizada.

Contribuição nº 62

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

61.233

(a)(4)(ii) práticas de técnicas de instrução em todas as manobras e procedimentos de voo previstos para o nível de habilitação do solicitante e aplicáveis à categoria de aeronave para a qual é solicitada a habilitação;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.233

(a)(4)(ii) práticas de técnicas de instrução em todas as manobras e procedimentos de voo previstos para o nível de habilitação do solicitante e aplicáveis à categoria de aeronave para a qual é solicitada a habilitação;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção editorial:
- "práticas" em lugar de "praticas".

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aceita
Correção realizada.

Contribuição nº 63

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

61.237

(f) O disposto nesta Subparte não se aplica aos pilotos que ministrem instrução de voo segundo os RBAC 121, 135 ou 142, que devem atender aos requisitos específicos previstos nesses regulamentos.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.237

(f) O disposto nesta Subparte não se aplica aos pilotos que ministrem instrução de voo segundo os RBAC 121, 135 ou 142, que devem atender aos requisitos específicos previstos nesses regulamentos.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Correção de formatação:
- na minuta disponibilizada, o parágrafo 61.237(f) está com indentação incorreta, como se fosse um parágrafo de segundo nível. De modo a facilitar a busca e a leitura no regulamento a ser publicado, recomendo que seja corrigida tal formatação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aceita
Correção realizada.

Contribuição nº 64

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

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
Esta sugestão foi enviada à audiência pública nº 10/2014 e, segundo relatório de análise das contribuições, estava fora do escopo daquela emenda e seria considerada para a elaboração de uma próxima emenda do RBAC 61. Assim, envio novamente, com poucas adaptações. 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
Contribuição aceita Parágrafo complementado conforme sugerido.

Contribuição nº 65
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.289 (a) O candidato a um CPL deve ter recebido instrução de voo em um centro de instrução aprovado pela ANAC. Ao término da instrução, o instrutor de voo é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência para a concessão do CPL. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de proficiência. A instrução de voo deverá ser, no mínimo, a seguinte:
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.289 (a) O candidato a um CPL deve ter recebido instrução de voo em um centro de instrução aprovado pela ANAC. Ao término da instrução, o instrutor de voo é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência para a concessão do CPL. Tal declaração terá validade de 30 (trinta) dias, a partir da data do último voo de preparação para o exame de proficiência. A instrução de voo deverá ser, no mínimo, a seguinte:
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Correção editorial: ponto final ao fim da primeira frase.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aceita Correção realizada.

Contribuição nº 66
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral
Instituição: ANAC
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Apêndice B 3 FSTD – Flight Simulation Training Device – Dispositivo de treinamento por voo simulado.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Apêndice B 3 FSTD – Flight Simulation Training Device – Dispositivo de Treinamento para Simulação de Voo.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Esta sugestão foi enviada à audiência pública nº 10/2014 e, segundo relatório de análise das contribuições, estava fora do escopo daquela emenda e seria considerada para a elaboração de uma próxima emenda do RBAC 61. Assim, envio novamente, com poucas adaptações. Na legenda da tabela, há definição de FSTD diferente da constante no parágrafo 61.2(a)(13) da proposta. Observo que a expressão “dispositivo de treinamento por voo simulado” é utilizada em diferentes pontos do regulamento. Recomendo padronizar todas as ocorrências para alinhá-las à definição de 61.2(a)(13), pois isto facilita o entendimento e a busca aos que consultarem o regulamento.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita A padronização dos termos utilizados no RBAC 61 para se referir a dispositivos de simulação será realizada pela ANAC em revisão posterior, uma vez que o tema se encontra em estudo no processo 00065.097284/2014-06.

Contribuição nº 67
Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

[não previsto]

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Os pilotos que possuam habilitações emitidas de acordo com o RBAC 61 e a IS 61-004 em data anterior à data de vigência da Emenda 06 do RBAC 61 devem receber as habilitações previstas na Emenda 06 do RBAC 61 e na revisão YY da IS 61-004 (denominadas aqui de "habilitações novas") correspondentes às mesmas aeronaves a que correspondiam suas habilitações até a Emenda 05 do RBAC 61 e a Revisão XX da IS 61-004 ("habilitações antigas").

Caso o piloto possua mais de uma habilitação antiga que corresponda a uma única habilitação nova, a habilitação nova receberá a validade da última habilitação antiga vencida ou a vencer.

Os pilotos que possuam habilitações afetadas pela vigência do RBAC 61 podem continuar a portar suas licenças já emitidas, em que constem habilitações antigas, até [15 meses após a data de publicação do regulamento], devendo obter neste período novas licenças, em que constem as habilitações novas.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Deve haver regra clara estipulando como ficarão as habilitações após a publicação do novo regulamento, evitando de todas as formas que se crie situação em que um piloto atualmente habilitado para uma aeronave fique impedido de voar a mesma aeronave a partir da vigência do regulamento.

O texto poderia vir numa subparte para "disposições transitórias" do próprio RBAC 61 (o que facilitaria sua publicidade) ou nos artigos da resolução que aprovar o RBAC 61.

Dada a dimensão das mudanças, é importante que as regras estejam escritas e públicas, para que todos entendam o que será feito com suas habilitações com a transição e possam apontar eventuais problemas. Para isso, também, é importante que se tenha um planejamento de como implementar esta transição, prevendo tempo para a correção de eventuais problemas a serem apontados pelos pilotos. O prazo entre a publicação e a vigência do regulamento, constante na minuta como de 30 dias, deve ser determinado com base nesse planejamento.

Foi proposto um prazo maior, de 15 meses, para a adequação das licenças dos pilotos (os documentos que levam a bordo), considerando que as habilitações de tipo atuais deverão vencer nos 12 meses seguintes à publicação do regulamento e que teriam ainda mais 2 meses para receber a nova licença, após revalidarem suas habilitações (considerando, ainda 1 mês para a entrada em vigor do RBAC 61, após a publicação).

Um aspecto que poderia gerar dúvidas seria a validade das habilitações de helicóptero já emitidas. Uma vez que parte delas passará a ser classe, pode ser questionado se não deveriam ter sua validade estendida para 24 meses, em vez dos 12 meses concedidos (abrindo uma discussão se as validades deveriam estar associadas ao ato de concessão da habilitação, feito anteriormente à data de publicação da emenda 06 do RBAC 61, ou se deveriam estar associadas à operação, que ocorrerá após a publicação da emenda 06 do RBAC 61). Embora normalmente tratemos da primeira forma, isso levaria à situação em que alguém que teve sua habilitação de helicóptero concedida com validade de 12 meses um dia antes da entrada em vigor da nova emenda poderia solicitar nova habilitação, a ser concedida como classe, com validade de 24 meses, logo após a entrada em vigor da nova emenda, apresentando os mesmos comprovantes (por exemplo, a mesma FAP) já apresentada anteriormente – exigindo uma atividade burocrática desnecessária, sem qualquer ganho em termos de segurança operacional, para que um piloto possa vir a aproveitar os 24 meses de validade que a habilitação de classe de helicóptero lhe passará a oferecer.

Embora não tenha tratado desta particularidade na proposta acima, entendo que a ANAC deveria avaliar este aspecto e considerar se as habilitações de classe para helicóptero para exames de proficiência já realizados deveriam seguir com a validade de 12 meses (como está na proposta acima) ou passar a ter também 24 meses (o texto da proposta acima deveria ser alterado para incluir esta possibilidade).

Caso não se pretenda permitir que um piloto envie novamente documentação já enviada (e para a qual obteve, sob as regras atuais, uma habilitação com validade de 12 meses) para ter a mesma documentação analisada sob as regras que entrarão em vigor sob o RBAC 61 Emenda 06 e ter uma habilitação de 24 meses, sugiro deixar isso explícito nas disposições transitórias. Observo que, na minha opinião, esta restrição não seria adequada, pois não estaria justificada em termos de segurança operacional.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente aceita.

Foi estabelecida regra de transição no art. 2º da Resolução nº 378/2016, que aprovou a Emenda 06 ao RBAC 61. No entanto, a transição de habilitações de tipo para classe será concedida automaticamente pela ANAC para os detentores das habilitações afetadas pela alteração da regra, sendo desnecessária a apresentação de documentação adicional para esse fim.

Contribuição nº 68

Colaborador: Ednei Ramthum do Amaral

Instituição: ANAC

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

[não são tratados os exames teóricos]

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

SUBPARTE S - EXAMES DE CONHECIMENTOS TEÓRICOS

61.301 - Aplicabilidade

(a) Esta Subparte estabelece as normas a serem seguidas pelo candidato a uma licença, habilitação ou certificado, no que se refere ao atendimento dos requisitos de conhecimentos teóricos.

(b) Exceto se de outra forma especificada, os exames de conhecimentos teóricos previstos neste Regulamento são realizados pela ANAC, em qualquer época, de acordo com as disposições estabelecidas nesta Subparte.

61.303 – Condições gerais

(a) Os procedimentos para inscrição e realização dos exames de conhecimentos teóricos estão previstos em documento específico publicado pela ANAC, que deve estar disponível para acesso aos candidatos através do portal da ANAC, na rede mundial de computadores. Esse documento, de leitura obrigatória para todos os candidatos, deve dispor sobre os procedimentos de inscrição, agendamento e realização das provas e sobre o pagamento da TFAC prevista para cada exame teórico.

(b) Um candidato somente pode realizar o exame de proficiência para determinada licença, habilitação ou certificado após ser aprovado no respectivo exame de conhecimentos teóricos da ANAC.

(c) O exame de conhecimentos teóricos relacionado a uma licença, habilitação ou certificado não tem valor como comprovante de conhecimentos referentes a uma outra licença, habilitação ou certificado, salvo nos casos expressamente previstos neste Regulamento.

61.305 – Condições para inscrição em exame teórico

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

- (a) Para efetuar a inscrição em um exame de conhecimentos teóricos, o candidato deve atender aos seguintes requisitos:
- (1) ser titular, no mínimo, da licença de piloto privado ao inscrever-se para o exame de conhecimentos teóricos de voo por instrumentos;
 - (2) ser titular da licença de piloto privado, na categoria pretendida, ao inscrever-se para o exame de conhecimentos teóricos de piloto comercial;
 - (3) ser titular da licença de piloto comercial, na categoria pretendida, ao inscrever-se para os exames de conhecimentos teóricos de instrutor de voo;
 - (4) ter sido, no mínimo, aprovado nos exames de conhecimentos teóricos de piloto comercial, na categoria pretendida, e de habilitação de voo por instrumentos, para inscrever-se nos exames de conhecimentos teóricos de piloto de linha aérea;
 - (5) caso um curso teórico seja requerido para a obtenção da licença ou habilitação, ter concluído o curso com aproveitamento.
- (b) O candidato deve efetuar o pagamento da Taxa de Fiscalização de Aviação Civil - TFAC correspondente ao exame teórico desejado, nos termos da legislação específica.
- 61.307 – Condições para aprovação
- (a) Será considerado aprovado o candidato que obtiver resultado igual ou superior a 70% (setenta por cento) de aproveitamento em todas as matérias ou grupo de matérias que compoñham o exame teórico realizado.
- (b) Será considerado em segunda época (2EP) o candidato que, tendo realizado exame teórico com, no mínimo, 3 (três) matérias, se enquadre em uma das seguintes situações:
- (1) candidato com 3 (três) ou 4 (quatro) matérias, ficando reprovado em apenas uma, desde que tenha obtido o percentual mínimo de 50% (cinquenta por cento) de aproveitamento na matéria em que foi reprovado; ou
 - (2) candidato com 5 (cinco) ou mais matérias, ficando reprovado em no máximo duas, desde que tenha obtido o percentual mínimo 50% (cinquenta por cento) de aproveitamento na(s) matéria(s) em que foi reprovado.
- (c) O candidato a 2EP deverá realizar uma nova inscrição e efetuar o pagamento da TFAC relativa à quantidade de matérias em que esteja em 2EP.
- (d) O candidato somente poderá realizar uma única vez o exame de segunda época na(s) matéria(s) em que ficou reprovado.
- 61.309 – Intervalos para recorrência
- (a) Em caso de reprovação por não atingir aproveitamento mínimo, um candidato a um exame teórico para concessão de licença, habilitação ou certificado somente poderá realizar novo exame teórico depois de decorridos, no mínimo, 15 (quinze) dias da data da reprovação.
- (b) Em caso de reprovação no exame teórico de renovação ou de revalidação de habilitação, o candidato poderá realizar um novo exame no dia seguinte. Obtendo nova reprovação, somente poderá realizar nova tentativa após decorridos 15 (quinze) dias.
- (c) Um candidato que faltar ao exame ou não for aprovado após exame de 2EP deverá se inscrever para novo exame completo, respeitando o intervalo mínimo de 15 (quinze) dias contados a partir da realização deste exame.
- (d) O prazo máximo para a realização do exame de 2EP será de até 90 (noventa) dias contados após a realização do primeiro exame. Decorrido este prazo, o candidato deverá submeter-se a novo exame teórico, com todas as matérias.
- 61.311 - Validade do exame de conhecimentos teóricos
- (a) Os exames teóricos iniciais para a obtenção de licenças, habilitações ou certificados para pilotos possuem validade de 36 (trinta e seis) meses, a contar da data de sua realização.
- (b) Os exames teóricos de renovação ou de revalidação de habilitações têm validade de 12 (doze) meses.
- (c) O candidato a uma licença, habilitação ou certificado deve realizar seu exame de proficiência dentro do prazo de validade do respectivo exame de conhecimentos teóricos.
- (d) O candidato que não se submeter ao exame de proficiência dentro da validade do exame de conhecimentos teóricos deve realizar novo exame teórico completo.
- (e) O candidato aprovado em um exame inicial de conhecimentos teóricos cuja validade já tenha expirado fica isento da obrigatoriedade de realizar o curso aprovado, para fins de inscrição em novo exame correspondente ao anterior.
- 61.313 - Recursos relacionados a exames teóricos
- (a) O candidato poderá recorrer de questões e do resultado obtido no exame teórico realizado.
- (b) Os procedimentos e prazos para visualização do exame realizado e para a interposição do recurso estão definidos em documento específico publicado pela ANAC.
- (c) É terminantemente proibido:
- (1) copiar questões, total ou parcialmente, mesmo que para o Formulário de Recurso;
 - (2) mostrar o exame realizado a outra pessoa que não seja o próprio candidato; e
 - (3) entregar ao candidato cópia da prova realizada.
- (d) O resultado de um exame alterado após recurso será retificado no portal da ANAC, na internet.
- 61.315 Isenções em matérias para os exames teóricos
- (a) O Quadro Geral de Isenções, contido em documento específico publicado pela ANAC, estabelece as isenções de matérias nos exames teóricos.
- (b) Não é permitido conceder isenção para a matéria Regulamentos de Tráfego Aéreo.
- (c) Uma pessoa que se julgue com direito a isenções e não estiver incluída no Quadro Geral de Isenções deve solicitar à ANAC por escrito a isenção pretendida, anexando a seu pedido a documentação para análise.
- (d) Os documentos em língua estrangeira deverão ser traduzidos para a Língua Portuguesa por tradutor juramentado antes de serem apresentados à ANAC.
- (e) As solicitações de isenção em matérias serão analisadas pela ANAC, a quem caberá conceder ou não a isenção.
61. 317. Condutas não autorizadas
- (a) A pessoa que intencionalmente causar, der assistência e/ou participar de qualquer ato não autorizado ou ilícito, estará sujeita a processo administrativo conduzido pela ANAC e às sanções previstas na legislação em vigor, resguardado o direito a contraditório e a ampla defesa.
- (b) Terá seu exame interrompido o candidato que for flagrado, durante a realização do exame, praticando um ou mais atos descritos abaixo:
- (1) ler em voz alta, gesticular ou sussurrar durante a leitura das questões de prova;
 - (2) ajudar ou receber ajuda de qualquer pessoa na resolução das questões da prova, durante o período em que o exame estiver sendo aplicado;
 - (3) usar, introduzir ou tentar introduzir no local de provas, durante o exame, qualquer anotação ou material que não seja expressamente autorizado nas instruções para os candidatos;
 - (4) usar qualquer anotação, publicação ou manual contendo conteúdo das provas ou instruções relativas ao uso de materiais ou equipamentos auxiliares ao exame;
 - (5) deixar a sala de provas sem ser autorizado por um fiscal ou sem haver terminado seu exame; ou
 - (6) praticar ato de indisciplina, desrespeito ou desobediência à fiscalização durante qualquer fase das atividades referentes aos exames.
- (c) Terá seu exame cancelado o candidato que:
- (1) deixar de comparecer aos locais designados, nos dias e horários determinados, para a realização do exame;
 - (2) copiar ou retirar intencionalmente o conteúdo de um exame realizado segundo este Regulamento;
 - (3) fornecer a outros, ou receber de outros, qualquer parte ou cópia de qualquer exame;
 - (4) tomar parte em qualquer exame em nome de outra pessoa, ou permitir que outra o faça em seu lugar;
 - (5) apresentar documentos falsos, danificados ou com foto que não permitam sua identificação;
 - (6) usar ou portar, nas salas de exame, qualquer dispositivo eletrônico que não tenha sido expressamente autorizado pela ANAC.
- (d) Um candidato que tenha apresentado condutas não autorizadas ou se utilizado de meios ilícitos e, encerrado seu exame, tenha obtido aprovação terá seu resultado suspenso até a conclusão do processo administrativo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Os exames teóricos, antigamente tratados na subparte P do RBHA 61, não foram incluídos no RBAC 61. Durante workshops realizados em 2014, a ANAC divulgou proposta de inclui-los novamente no regulamento, o que resolveria o problema de que tais exames são conduzidos muitas vezes ainda sob as regras do antigo RBHA 61, porém, sem que tais regras tenham validade atualmente.

Segundo informações obtidas na internet (que pode ser confirmada ou não pela ANAC), a ANAC teria deixado de incluir tal proposta na audiência pública nº 10/2014 em razão da urgência que havia para aquela emenda, mas haveria intenção de publicar nova audiência, posteriormente, com proposta mais abrangente, que incluiria a subparte S, para tratar dos exames teóricos. No entanto, nesta proposta, ainda não foi incluída esta subparte, sem que a justificativa para esta decisão da ANAC (desde a retirada da subparte P do RBHA 61 até a não reinclusão de uma subparte equivalente no RBAC 61, apesar da manifesta intenção nos workshops) tenha ficado clara.

A proposta acima foi baseada numa minuta obtida na internet, embora não divulgada oficialmente, que teria sido apresentada nos workshops de 2014, a qual envio anexa. Foram feitas as seguintes alterações:

- renumeração das seções, de forma a deixar um intervalo entre as subpartes R e S, como é prática no restante do regulamento.
- Deslocamento do texto que trata sobre o documento com informações aos candidatos para a seção sobre "condições gerais" (estava na seção sobre "condições para inscrição").
- Retirada do parágrafo 61.307(e) ("(e) O candidato que faltar ou não for aprovado no exame de 2EP deverá se inscrever para novo exame teórico completo."), por ser redundante com o 61.309(c)
- retirada de vírgula após "por escrito" em 61.315(c).
- reposicionamento da vírgula em "e, encerrado seu exame tenha obtido aprovação, terá" (proposta antiga) para "e, encerrado seu exame, tenha obtido aprovação terá"

Ainda, recomendo a seguinte avaliação:

- Para 61.311(e), embora tenha mantido o texto divulgado no workshop, sugiro deixar clara a situação dos pilotos que já possuem certificados hoje, por exemplo, os de PLA. Como o requisito de validade é estabelecido em cima do exame (o exame tem validade de 36 meses) e não em cima do piloto (o piloto deve ter realizado o exame nos 36 meses precedentes), pode-se criar ideia de que o exame anterior, realizado antes dessa regra entrar em vigor, mantém sua validade. Se não for essa a ideia, sugiro esclarecer, com algum tipo de disposição transitória, por exemplo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

A inclusão de Suparte que trata de regulamentos teóricos não foi objeto da presente emenda por ainda se encontrar em estudo pela ANAC.

A contribuição encaminhada será aproveitada internamente para subsidiar os trabalhos de elaboração da proposta.

Contribuição nº 69

Colaborador: ANTONIO DE PADUA RIBEIRO MORAN

Instituição: AVIAÇÃO EXECUTIVA

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

61.211 Aplicabilidade

(...)

(b) Para pilotos empregados por operadores que possuam programa de treinamento aprovado pela ANAC, os treinamentos de solo e de voo para a concessão e revalidação da habilitação de tipo devem ser feitos nos termos do programa aprovado, não se aplicando, nesse caso, a obrigatoriedade de treinamento em CTAC prevista nesta subparte.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.211 Aplicabilidade

(...)

(b) O treinamento de solo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve fornecer uma declaração do treinamento ministrado ao candidato.

(c) O treinamento de voo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar este treinamento na CIV ou CIV Digital do candidato.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes países ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido a exigência de treinamento exclusivo em CTAC/SIMULADORES. NOSSO PAIS ESTA EM CRISE, NÃO AJUDEM ACABAR COM O POUCO QUE RESTA DE EMPREGOS E COM EMPRESARIOS QUE AINDA TEM AVIOES. COPIEM OS "USA" E NÃO FACAM DA AVIAÇÃO UM MISTERIO IMPONDO REGRAS ABSURDAS A UM PAIS QUE SOFRE COM AUMENTO DE IMPOSTOS E O TAO ALTO CHAMADO "CUSTO BRASIL".

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Com a alteração da definição de habilitações de tipo e classe que consta da seção 61.5 do RBAC 61, diversas aeronaves anteriormente consideradas "tipo" passarão a ser consideradas "classe" para fins de habilitação e treinamento, e não mais estarão sujeitas às regras da Subparte K, que requerem o treinamento em CTACs citado na contribuição.

As aeronaves que, mesmo após a alteração, permanecerem classificadas como tipo (isto é, aquelas com PMD superior a 12.500lbs, certificadas com tripulação mínima de 2 pilotos ou aviões a reação) são notoriamente aeronaves de maior complexidade, e por isso é natural que os requisitos de treinamento sejam mais demandantes. Conforme já exposto por ocasião da proposta de Emenda 04 ao RBAC 61, a ANAC sustenta a posição de que, em se tratando de aeronaves de maior complexidade (isto é, aeronaves que requerem uma habilitação de tipo), a realização do treinamento em Centros de Treinamento certificados é um passo importante para o aumento da segurança e para a difusão da cultura de padronização operacional no país. Para essas aeronaves, a complexidade da operação justifica a necessidade de treinamento em instituições aprovadas, que via de regra utilizam dispositivos de simulação, que representam de maneira mais fidedigna situações operacionais importantes, tais como emergências a baixa altura (decolagem/pouso), despressurização, falhas de sistemas, etc., que não seriam possíveis de se simular adequadamente na instrução em aeronave.

A redução de custos operacionais, apesar de ser uma busca legítima do mercado, não pode preponderar sobre a qualidade do treinamento dos tripulantes, que é essencial para a condução segura das operações em situações normais e crítica nas situações de emergência. O papel da Agência é exatamente impedir que situações do mercado tais como crises econômicas gerem decréscimo da segurança, e faz isso por meio do estabelecimento de mínimos em regulamento como o RBAC 61.

Note-se, por fim, que os custos do treinamento em CTAC devem ser avaliados não em termos absolutos, mas sim comparativamente com o custo operacional de se ministrar o treinamento em aeronave. Quando realizado corretamente, o treinamento de pilotos em aeronave consome várias horas de voo de aeronave "vazia", isto é, sem transportar passageiros ou carga, realizando manobras que muitas vezes causam desgaste no equipamento (ex: decolagem rejeitada) ou o expõem a riscos maiores que uma operação normal (ex: simulações de pane). Em aeronaves de custo operacional elevado, como é o caso de aviões a jato e helicópteros de grande porte, não raro o treinamento em aeronave pode ser mais custoso que o treinamento oferecido por centros de treinamento em simuladores de voo.

Em síntese, a ANAC entende que a alteração das definições de classe e tipo realizadas na presente emenda criam no regulamento uma progressão adequada da complexidade dos treinamentos de piloto (regras mais simples para aeronaves mais simples e regras mais demandantes para aeronaves mais complexas), e não vislumbra a necessidade de alterações a curto prazo no modelo proposto.

Contribuição nº 70

Colaborador: ANTONIO DE PADUA RIBEIRO MORAN

Instituição: AVIACAO EXECUTIVA

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:

(...)

(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:

(...);

(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de solo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de solo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar esse treinamento na CIV do candidato.

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:

(...)

(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:

(...);

(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar.

Excluir o (iii).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes países ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 71

Colaborador: ANTONIO DE PADUA RIBEIRO MORAN

Instituição: AVIACAO EXECUTIVA

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:(...)

(3) treinamento de voo: (...);

(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

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

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, desde que inclua, no mínimo:

(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais; ou (B) 10 (dez) horas de voo para helicópteros.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

(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;
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:(...) (3) treinamento de voo: (...); (ii) o treinamento de voo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar em aeronave ou em dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), neste caso tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC. (iii) para aeronaves regidas sob o RBHA 91, e após o candidato cumprir o requerido em 61.211 (b), o candidato poderá cumprir como segundo em comando a familiarização com os procedimentos normais da aeronave em voo, mesmo com passageiros e carga, para o treinamento de procedimentos de emergência na aeronave o mesmo deve ser feito em voo sem passageiros e carga. (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;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA. Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis. Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC. O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 72
Colaborador: ANTONIO DE PADUA RIBEIRO MORAN
Instituição: AVIACAO EXECUTIVA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.215 Revalidação de habilitação de tipo (a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve: (1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e (2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213(a)(4) deste Regulamento; (b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos em um CTAC. (c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento para revalidação, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável. (c)-I Para os candidatos que iniciarem o treinamento de voo até 12 de novembro de 2015, a revalidação poderá ser feita com o treinamento previsto no parágrafo 61.215(c), ainda que exista CTAC certificado ou validado para o tipo.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.215 Revalidação de habilitação de tipo (a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve: (1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e (2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213(a)(4) deste Regulamento; (b) O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, podendo ser realizado na aeronave ou CTAC por PC ou PLA habilitado.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA. Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis. Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC. O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC. Neste caso, o RBAC ainda estaria mais restritivo que o FAR 61, pois mesmo que o candidato tenha experiência recente na aeronave, o 61,215 (b) exige um treinamento mínimo para a revalidação da habilitação.ABSURDO... Um absurdo se o mesmo piloto já e habilitado no equipamento e anualmente realiza recheques, cabe ao examinador da ANAC avaliar se o mesmo piloto ainda mantém proficiência no equipamento ou tipo. A ANAC exigir experiência recente a um piloto que pode sair com o avião enquanto sua habilitação esta valida ate um dia antes do vencimento da mesma e depois exigir experiência, é simplesmente piada...O chegador terá esta responsabilidade de aprovar ou não o candidato caso o mesmo não cumpra as manobras exigidas e o candidato obviamente, não será louco de ir para uma avaliação sem ter treinado antes caso não esteja voando regularmente o equipamento. POR FAVOR, NÃO COMPLIQUEM A AVIACAO BRASILEIRA... SOMOS UM PAIS MARAVILHOSO POREM A BUROCRACIA ACABA COM EMPREGOS E NÃO DEIXAM ALAVANCAR O PROGRESSO. AJUDEM AOS PILOTOS E EMPRESARIOS QUE AINDA CONSEGUEM TER AVIOES. MUITOS DOS SENHORES SÃO PILOTOS E SABEM COMO É DIFICIL COMEÇAR NESTA CARREIRA. VOCES ESTAO DESTRUINDO SONHOS E EMPREGOS, CRIANDO NORMAS, REGRAS, LEIS QUE NÃO AJUDAM EM NADA AUMENTAR A SEGURANÇA QUE É O PRINCIPAL FOCO NA AVIACAO. COPIEM O QUE JÁ DEU CERTO, A FORMULA DO REMEDIO JÁ ESTA ESCRITA APROVADA E TESTADA NOS ESTADOS UNIDOS A ANOS.NOSSA AVIACAO NÃO É NADA SE COMPARADA COM A DELES EM NUMERO DE PILOTOS E AVIOES E TUDO FUNCIONA... SEM ESTAS INVENCoes MADE IN BRAZIL.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita
Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 73
Colaborador: Paulo Rudge Perotti
Instituição: Cimed Industria de Medicamentos LTDA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.211 Aplicabilidade (...) (b) Para pilotos empregados por operadores que possuam programa de treinamento aprovado pela ANAC, os treinamentos de solo e de voo para a concessão e revalidação da habilitação de tipo devem ser feitos nos termos do programa aprovado, não se aplicando, nesse caso, a obrigatoriedade de treinamento em CTAC prevista nesta subparte.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.211 Aplicabilidade (...) (b) O treinamento de solo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve fornecer uma declaração do treinamento ministrado ao candidato. (c) O treinamento de voo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar este treinamento na CIV ou CIV Digital do candidato.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA. Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis. Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC. O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido a exigência de treinamento exclusivo em CTAC/SIMULADORES. NOSSO PAIS ESTA EM CRISE, NÃO AJUEM ACABAR COM O POUCO QUE RESTA DE EMPREGOS E COM EMPRESARIOS QUE AINDA TEM AVIOES. COPIEM OS "USA" E NÃO FACAM DA AVIAÇÃO UM MISTERIO IMPONDO REGRAS ABSURDAS A UM PAIS QUE SOFRE COM AUMENTO DE IMPOSTOS E O TAO ALTO CHAMADO "CUSTO BRASIL".
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 74
Colaborador: Paulo Rudge Perotti
Instituição: Cimed Industria de Medicamentos LTDA
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: (...) (2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo: (...); (ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC. (iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de solo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de solo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar esse treinamento na CIV do candidato.
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: (...) (2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo: (...); (ii) o treinamento de solo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar. Excluir o (iii).
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA. Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis. Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC. O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 75
Colaborador: Paulo Rudge Perotti

Instituição: Cimed Industria de Medicamentos LTDA

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:(...)

(3) treinamento de voo: (...);

(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

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

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, desde que inclua, no mínimo:

(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais; ou (B) 10 (dez) horas de voo para helicópteros.

(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;.

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:(...)

(3) treinamento de voo: (...);

(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar em aeronave ou em dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), neste caso tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC.

(iii) para aeronaves regidas sob o RBHA 91, e após o candidato cumprir o requerido em 61.211 (b), o candidato poderá cumprir como segundo em comando a familiarização com os procedimentos normais da aeronave em voo, mesmo com passageiros e carga, para o treinamento de procedimentos de emergência na aeronave o mesmo deve ser feito em voo sem passageiros e carga.

(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;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

NOSSO PAIS ESTA EM CRISE, NÃO AJUDEM ACABAR COM O POUCO QUE RESTA DE EMPREGOS E COM EMPRESARIOS QUE AINDA TEM AVIOES. COPIEM OS "USA" E NÃO FACAM DA AVIAÇÃO UM MISTERIO IMPONDO REGRAS ABSURDAS A UM PAIS QUE SOFRE COM AUMENTO DE IMPOSTOS E O TAO ALTO CHAMADO "CUSTO BRASIL"

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 76

Colaborador: Paulo Rudge Perotti

Instituição: Cimed Industria de Medicamentos LTDA

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

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

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

(b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos em um CTAC.

(c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento para revalidação, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável.

(c)-I Para os candidatos que iniciarem o treinamento de voo até 12 de novembro de 2015, a revalidação poderá ser feita com o treinamento previsto no parágrafo 61.215(c), ainda que exista CTAC certificado ou validado para o tipo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

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

(b) O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, podendo ser realizado na aeronave ou CTAC por PC ou PLA habilitado.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

Neste caso, o RBAC ainda estaria mais restritivo que o FAR 61, pois mesmo que o candidato tenha experiência recente na aeronave, o 61,215 (b) exige um treinamento mínimo para a revalidação da habilitação.ABSURDO...

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Um absurdo se o mesmo piloto já é habilitado no equipamento e anualmente realiza recheques, cabe ao examinador da ANAC avaliar se o mesmo piloto ainda mantém proficiência no equipamento ou tipo. A ANAC exigir experiência recente a um piloto que pode sair com o avião enquanto sua habilitação esta valida ate um dia antes do vencimento da mesma e depois exigir experiência, é simplesmente piada...O checkador terá esta responsabilidade de aprovar ou não o candidato caso o mesmo não cumpra as manobras exigidas e o candidato obviamente, não será louco de ir para uma avaliação sem ter treinado antes caso não esteja voando regularmente o equipamento.
POR FAVOR, NÃO COMPLIQUEM A AVIACAO BRASILEIRA... SOMOS UM PAIS MARAVILHOSO POREM A BUROCRACIA ACABA COM EMPREGOS E NÃO DEIXAM ALAVANCAR O PROGRESSO.
AJUDEM AOS PILOTOS E EMPRESARIOS QUE AINDA CONSEGUEM TER AVIOES.
MUITOS DOS SENHORES SÃO PILOTOS E SABEM COMO É DIFICIL COMEÇAR NESTA CARREIRA.
VOCES ESTAO DESTRUINDO SONHOS E EMPREGOS, CRIANDO NORMAS, REGRAS, LEIS QUE NÃO AJUDAM EM NADA AUMENTAR A SEGURANÇA QUE É O PRINCIPAL FOCO NA AVIACAO.
COPIEM O QUE JÁ DEU CERTO, A FORMULA DO REMEDIO JÁ ESTA ESCRITA APROVADA E TESTADA NOS ESTADOS UNIDOS A ANOS.NOSSA AVIACAO NÃO É NADA SE COMPARADA COM A DELES EM NUMERO DE PILOTOS E AVIOES E TUDO FUNCIONA... SEM ESTAS INVENCÕES MADE IN BRAZIL.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 77

Colaborador: LEONARDO GIACOMINI NARDI

Instituição: PILOTO COMERCIAL

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

61.211 Aplicabilidade

(...)

(b) Para pilotos empregados por operadores que possuam programa de treinamento aprovado pela ANAC, os treinamentos de solo e de voo para a concessão e revalidação da habilitação de tipo devem ser feitos nos termos do programa aprovado, não se aplicando, nesse caso, a obrigatoriedade de treinamento em CTAC prevista nesta subparte.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.211 Aplicabilidade

(...)

(b) O treinamento de solo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve fornecer uma declaração do treinamento ministrado ao candidato.

(c) O treinamento de voo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar este treinamento na CIV ou CIV Digital do candidato.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA. Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checkado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido a exigência de treinamento exclusivo em CTAC/SIMULADORES. NOSSO PAIS ESTA EM CRISE, NÃO AJUDEM ACABAR COM O POUCO QUE RESTA DE EMPREGOS E COM EMPRESARIOS QUE AINDA TEM AVIOES. COPIEM OS "USA" E NÃO FACAM DA AVIAÇÃO UM MISTERIO IMPONDO REGRAS ABSURDAS A UM PAIS QUE SOFRE COM AUMENTO DE IMPOSTOS E O TAO ALTO CHAMADO "CUSTO BRASIL".

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 78

Colaborador: LEONARDO GIACOMINI NARDI

Instituição: PILOTO COMERCIAL

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:

(...)

(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:

(...);

(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de solo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de solo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar esse treinamento na CIV do candidato.

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:

(...)

(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:

(...);

(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar.

Excluir o (iii).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA. Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 79

Colaborador: LEONARDO GIACOMINI NARDI

Instituição: PILOTO COMERCIAL

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:(...)

(3) treinamento de voo: (...);

(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

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

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, desde que inclua, no mínimo:

(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais; ou (B) 10 (dez) horas de voo para helicópteros.

(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;.

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:(...)

(3) treinamento de voo: (...);

(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar em aeronave ou em dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), neste caso tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC.

(iii) para aeronaves regidas sob o RBHA 91, e após o candidato cumprir o requerido em 61.211 (b), o candidato poderá cumprir como segundo em comando a familiarização com os procedimentos normais da aeronave em voo, mesmo com passageiros e carga, para o treinamento de procedimentos de emergência na aeronave o mesmo deve ser feito em voo sem passageiros e carga.

(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;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

NOSSO PAIS ESTA EM CRISE, NÃO AJUEM ACABAR COM O POUCO QUE RESTA DE EMPREGOS E COM EMPRESARIOS QUE AINDA TEM AVIOES. COPIEM OS "USA" E NÃO FACAM DA AVIAÇÃO UM MISTERIO IMPONDO REGRAS ABSURDAS A UM PAIS QUE SOFRE COM AUMENTO DE IMPOSTOS E O TAO ALTO CHAMADO "CUSTO BRASIL"

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 80

Colaborador: LEONARDO GIACOMINI NARDI

Instituição: PILOTO COMERCIAL

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

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

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

(b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos em um CTAC.

(c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento para revalidação, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável.

(c)-I Para os candidatos que iniciarem o treinamento de voo até 12 de novembro de 2015, a revalidação poderá ser feita com o treinamento previsto no parágrafo 61.215(c), ainda que exista CTAC certificado ou validado para o tipo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

- (1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e
(2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213(a)(4) deste Regulamento;
(b) O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, podendo ser realizado na aeronave ou CTAC por PC ou PLA habilitado.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA. Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

Neste caso, o RBAC ainda estaria mais restritivo que o FAR 61, pois mesmo que o candidato tenha experiência recente na aeronave, o 61,215 (b) exige um treinamento mínimo para a revalidação da habilitação.ABSURDO...

Um absurdo se o mesmo piloto já e habilitado no equipamento e anualmente realiza recheques, cabe ao examinador da ANAC avaliar se o mesmo piloto ainda mantém proficiência no equipamento ou tipo. A ANAC exigir experiência recente a um piloto que pode sair com o avião enquanto sua habilitação esta valida ate um dia antes do vencimento da mesma e depois exigir experiência, é simplesmente piada...O chegador terá esta responsabilidade de aprovar ou não o candidato caso o mesmo não cumpra as manobras exigidas e o candidato obviamente, não será louco de ir para uma avaliação sem ter treinado antes caso não esteja voando regularmente o equipamento.

POR FAVOR, NÃO COMPLIQUEM A AVIACAO BRASILEIRA... SOMOS UM PAIS MARAVILHOSO POREM A BUROCRACIA ACABA COM EMPREGOS E NÃO DEIXAM ALAVANCAR O PROGRESSO.

AJUDEM AOS PILOTOS E EMPRESARIOS QUE AINDA CONSEGUEM TER AVIOES.

MUITOS DOS SENHORES SÃO PILOTOS E SABEM COMO É DIFICIL COMEÇAR NESTA CARREIRA.

VOCES ESTAO DESTRUINDO SONHOS E EMPREGOS, CRIANDO NORMAS, REGRAS, LEIS QUE NÃO AJUDAM EM NADA AUMENTAR A SEGURANÇA QUE É O PRINCIPAL FOCO NA AVIACAO.

COPIEM O QUE JÁ DEU CERTO, A FORMULA DO REMEDIO JÁ ESTA ESCRITA APROVADA E TESTADA NOS ESTADOS UNIDOS A ANOS.NOSSA AVIACAO NÃO É NADA SE COMPARADA COM A DELES EM NUMERO DE PILOTOS E AVIOES E TUDO FUNCIONA... SEM ESTAS INVENCoes MADE IN BRAZIL.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 81

Colaborador: Kerlington Pimentel de Freitas

Instituição: Helipro

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

Não consta.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Não consta.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Caros Senhores,

Bom Dia,

Como não percebi na audiência pública, instrumento idôneo para contrapor o Formulário de Análise para a Proposição de Ato Normativo, faço deste email, o canal para nosso pleito.

Análise de Impacto Regulatório - AIR é uma ferramenta regulatória que examina e avalia os prováveis benefícios, custos e efeitos das regulações. É um processo sistemático de questionamento no início do processo de regulação, traduzido em um relatório analítico utilizado para aumentar o entendimento dos problemas, avaliar alternativas, apontar possíveis impactos indiretos da ação governamental e garantir que a ação seja justificada e apropriada.

A AIR disponibiliza importantes dados empíricos e uma estrutura de decisão racional aos gestores que possibilita a avaliação das opções regulatórias e dos impactos que suas decisões podem ter. A AIR é utilizada desde 1974 pelos países da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico - OCDE e cada país adota um formato de acordo com suas especificidades.

Apesar da diversidade, existem dez elementos-chave seguidos como boas práticas de AIR: maximizar o comprometimento político com a AIR; alocar responsabilidade para ela; treinar os reguladores; usar método analítico consistente e flexível; desenvolver e implementar estratégias de coleta de dados; focalizar esforços para a AIR; integrá-la com o processo de elaboração de políticas, iniciando o mais cedo possível; comunicar os resultados; envolver o público extensivamente; e aplicá-la a regulamentações novas e às já existentes.

Em 1995, a OCDE desenvolveu uma lista de perguntas que ajudam os reguladores a analisar implicações das opções regulatórias e avaliar se a proposta escolhida será efetiva e eficiente:

1. O problema está definido claramente?
2. A ação governamental é justificada?
3. A regulação é a melhor forma de ação governamental?
4. Existe base legal para a regulação?
5. Qual o nível apropriado de governo para esta ação?
6. Os benefícios da regulação justificam os custos?
7. A distribuição dos efeitos na sociedade é transparente?

8. A regulação é clara, consistente, compreensível e acessível aos usuários?
9. Todas as partes interessadas tiveram a oportunidade de apresentar suas sugestões/considerações?
10. Como a aplicação e cumprimento da regulação serão obtidos?

As normas norte-americanas, antes de sua publicação, passam por um processo de Análise de Impacto Regulatório – AIR e este processo já estão bem sedimentados nas fases de elaboração e edição daqueles regimentos.

A análise de Impacto Regulatório (AIR) ainda não está formalmente institucionalizada no contexto regulatório brasileiro.

Estão sendo desenvolvidas metodologias, conduzidas, principalmente, pelo Programa de Fortalecimento da Capacidade Institucional para Gestão em Regulação – PRO-REG, para a adaptação da AIR à realidade das agências reguladoras de infraestrutura brasileiras. Tal harmonização de uso desta ferramenta de AIR será requerida conforme Projeto de Lei nº 1539/2015 que estabelece a obrigatoriedade de realização de Análise de Impacto Regulatório - AIR pelas Agências Reguladoras no âmbito da Administração Federal.

Não vimos esta Análise por parte do Regulador.

E, de modo embrionário, elaborou-se um Formulário de Análise para a Proposição de Ato Normativo, bem aquém do que é praticado no mundo e nos EUA, paradigma utilizado pelo Regulador para a proposta.

Neste Formulário de Análise para a Proposição de Ato Normativo, no item 12, onde trata do impacto positivo e negativo ao Centro de Treinamento, estão escritas duas inverdades que passaremos a tratar agora, a saber:

"Efeitos Positivos -

Aumentarão o âmbito dos treinamentos que poderão realizar, já que poderão oferecer treinamento para os modelos de aeronave que migrarem da definição de tipo para classe."

Não conseguimos vislumbrar este efeito, uma vez que a regra que esta sendo proposta não vai alterar a RBAC 142, que de acordo com o entendimento da GCOI, tem que possuir aeronave à disposição do CTAC.

Assim, qualquer piloto poderá treinar na aeronave particular dele próprio e o CTAC, certificado pela ANAC, com deveres e obrigações perante a ANAC, causando desigualdade de condições e diminuindo o custo do treinamento por parte do particular e onerando o CTAC.

Portanto, este Efeito Positivo não é real.

"Efeitos Negativos -

Não há."

O primeiro efeito negativo é o "efeito positivo" exposto acima.

A Helipro iniciou seu processo de certificação na ANAC em 2012, e somente foi certificada em 2014, ou seja, 02 anos para se certificar de acordo com as normas vigentes, a saber RBAC 61 e RBAC 142.

Assim, após 5 modificações em 3 anos, uma média de 1,7 vezes por ano, de repente, acordamos com uma audiência pública, que vai exatamente ao contrario do que as 05 emendas anteriores versavam.

Não há efeitos negativos?

Insegurança Jurídica, desalinhamento ao Princípio Constitucional da Confiança, desrespeito ao PRINCIPIO DA PRESERVAÇÃO DA EMPRESA, que passo sucintamente a escrever.

Por axiologia entende-se filosofia de valores, particularmente os valores morais e nesse sentido a Ordem Econômica Brasileira está fundamentada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, visando ao respeitar esses valores fundamentais e constitucionais, construção de uma sociedade justa, livre e solidária sem prejuízo do desenvolvimento nacional.

O foco desse sistema de freios e contrapesos é lançar mão de todas as ferramentas disponíveis, sejam aquelas formalmente expressas no texto constitucional, como aquelas implícitas lançadas no mesmo texto, para a realização do contido no artigo 3º da Carta Magna.

Juarez de FREITAS lecionou que a Constituição Federal constitui o alicerce do sistema, utilizando uma ferramenta normativa para a sua interação na sociedade, qual seja a própria Constituição, enquanto "rede axiológica e hierarquizada de princípios gerais e tópicos, de normas e valores jurídicos cuja função é a de, evitando ou superando antinomias, dar cumprimento aos princípios e objetivos fundamentais do Estado Democrático de Direito, assim se encontram consubstanciados, expressas ou implicitamente, na Constituição"

Portanto, a interação do ordenamento constitucional na sociedade, o debate envolvendo direitos fundamentais e o direito privado encontra-se na ordem do dia, havendo por se privilegiar não só os direitos dos particulares, mas também os deveres destes para com toda a coletividade observadas, porém, as distinções envolvendo as relações mantidas exclusivamente entre particulares, e de particulares com agentes públicos.

Não houve efeitos negativos?

E todo investimento em TODA A ESTRUTURA para o ensino que é exigida pela ANAC, a saber, salas de aulas com dimensões específicas na RBAC 142, biblioteca, sala de briefing, computadores, etc...Quem arcou com esse custo? O particular terá que se certificar como os CTAC's? Terá este custo?

Assim, faço deste email, o contraponto do Formulário de Análise para a Proposição de Ato Normativo, a fim de que possa ser retificado, nos itens abordados.

Obrigado,

Contribuição aceita.

A fim de responder a esta contribuição devemos voltar aos princípios que fundamentam a realização da Análise de Impacto Regulatório (AIR). Segundo Ellig & Fike, “uma AIR completa identifica as potenciais falhas de mercado ou outros problemas sistemáticos que a regulação intenciona resolver, desenvolve uma variedade de soluções alternativas, e avalia os custos e benefícios dessas alternativas”. (ELLIG; FIKE, 2013, p. 3, tradução livre)

A ANAC instituiu formalmente a AIR por meio da publicação da Instrução Normativa nº 61, de 3 de julho de 2012, que entrou em vigor em 1º de outubro de 2012 (90 dias após a sua publicação), que “estabelece os procedimentos gerais para realização de análise preliminar para proposição de atos normativos e decisórios no âmbito da ANAC”. Esta Instrução Normativa institui o que hoje conhecemos pelo nome de **Formulário de Análise para Proposição de Ato Normativo (FAPAN)**, cujo um dos objetivos, conforme exposto no art. 2º, § 1º, inciso III, da referida IN, é “suscitar as discussões de Análise de Impacto Regulatório no âmbito da atividade de regulação desempenhada pelas Superintendências finalísticas”.

O FAPAN é um formulário, anexo à IN nº 61/2012, que contém as perguntas básicas de uma AIR, a saber (*in verbis*):

1. Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar;
2. Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida;
3. Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?;
4. Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?;
5. Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?;
6. O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?;
7. Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?;
8. O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?;
9. Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?;
10. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato;
11. Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato;
12. Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo; e
13. Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

Dessa forma, a pergunta 1 do Formulário visa definir claramente o problema, a pergunta 2 visa identificar e justificar a melhor ação governamental (ou mesmo a “não-ação” governamental, visto que a edição de regulamentos nem sempre será a melhor forma de regular); a pergunta 5 visa identificar a base legal para a regulação, assim como o nível de competência apropriado para a ação; as perguntas 10 e 11 visam explicitar os custos e os benefícios da regulação para que possam ser ponderados pelos tomadores de decisão; as perguntas 6, 7 e 12 buscam identificar, explicitar e avaliar os efeitos positivos e negativos em cada parcela da sociedade de forma transparente; o art. 2º, § 3º da IN nº 61/2012 obriga que o FAPAN conste “do processo quando da apreciação pela Procuradoria e pela Diretoria”, bem como seja “apresentado nas consultas ou audiências públicas realizadas acerca do tema nele apresentado”, de forma a garantir a transparência e a oportunidade de todas as partes interessadas de apresentar suas sugestões/considerações; e as perguntas 3, 4 e 13 do FAPAN visam esclarecer como a aplicação e cumprimento da regulação serão obtidos.

Dessa forma, entendemos que as perguntas listadas no FAPAN atendem plenamente os requisitos da OCDE listadas pelo requerente, e ainda vai além disso, com as perguntas 8 e 9, que visam avaliar como o assunto é tratado em outras normas no país e no exterior. As AIR, portanto, já se encontram formalmente instituídas no âmbito da ANAC, sendo que o que é buscado no momento é uma melhoria na qualidade das análises e na sua materialização no FAPAN. Entendemos que um FAPAN convenientemente preenchido atende às exigências de uma AIR completa, conforme definido por Ellig & Fike, supracitados.

Pelo exposto acima, podemos observar que análises de impacto regulatório completas são processos complexos, de modo que elas não são realizadas para toda e qualquer alteração normativa. Os Estados Unidos, por exemplo, de acordo com a *Executive Order* nº 12866, de 1993, só realiza análise de impacto econômico quando o impacto anual esperado é de US\$100 milhões ou mais, quando levanta novas questões e/ou tem outros impactos significativos (ver link do *Reg Map: Specific Analyses*, na bibliografia desta Análise). Como o Brasil, ou a ANAC, não tem um critério financeiro objetivo, a análise de impacto regulatório é realizada sempre que as áreas técnicas consideram que haverá impactos significativos (financeiros ou não) no mercado da aviação civil e, indo ainda um pouco além, quando as áreas técnicas consideram que haverá impacto significativo em um indivíduo ou em um pequeno grupo de indivíduos específicos, ainda que o impacto global no mercado não seja relevante. Essa análise, como já dito, é materializada no FAPAN.

No caso da matéria específica do RBAC nº 61, são realizados dois tipos de análises de impacto regulatório específicos: um que visa determinar o impacto financeiro que a nova regra terá sobre os regulados, e outro que visa determinar os impactos no nível de segurança das operações. Seria ótimo se todas as medidas implementadas para aumentar o nível de segurança não onerassem financeiramente as operações, mas infelizmente é o que raramente acontece, de modo que é dever da ANAC, como Agência Reguladora, procurar manter um nível de regulação que mantenha um nível de segurança aceitável (risco “zero” é impossível) com o menor ônus financeiro para os regulados, que não torne economicamente inviável as operações.

A ação normativa da ANAC também possui duas vertentes, que resultam em análises de impacto regulatório com focos distintos:

1. uma ação normativa que visa impor uma nova regra; e
2. uma ação normativa que visa revogar ou diminuir as restrições impostas por uma regra pré-existente.

Quando a ANAC considera impor uma nova regra de impacto significativo, a análise de impacto regulatório em geral avalia o custo financeiro imposto aos seus regulados (quanto eles terão que desembolsar para cumprir a regra) em face dos benefícios obtidos em termos de aumento do nível de segurança operacional (isso no caso específico da matéria do RBAC nº 61, porque em outros casos, outros fatores podem ser levados em conta, tais como conforto de passageiros, etc.). Se a ANAC entende que esses benefícios superam os custos, a Agência decide por impor a regra. Caso contrário, a nova regra não é colocada.

Do ponto de vista contrário, quando a ANAC cogita de revogar ou diminuir as restrições impostas por uma regra pré-existente, em geral só é feita uma análise do impacto negativo que isso poderá ter no nível de segurança operacional, porque é presumido que o impacto financeiro na economia como um todo será positivo.

Porém, como a medição desses impactos baseia-se no entendimento das áreas técnicas, na experiência que possuem do mercado ou da regulação, é possível que alguns impactos passem despercebidos na análise e só sejam notados quando a proposta passa pela audiência pública (e esse é, aliás, um dos objetivos de se submeter a análise de impacto regulatório à audiência pública). Tal foi o caso que ocorreu com o autor da contribuição, pelo que então a ANAC opta por aceitar a contribuição e atualizar o FAPAN para evidenciar o possível impacto financeiro negativo sobre os centros de treinamento que realizaram investimentos as regras até então vigentes.

Antes de analisar as críticas elaboradas pelo proponente, específicas aos efeitos positivos e negativos da nova regra, cabe antes uma rápida explanação do porquê a ANAC decidiu alterar essa regra específica. A mudança que afeta os centros de treinamento e que é objeto desta contribuição é aquela exposta nos parágrafos 61.5(b)(2) e (b)(3) do RBAC nº 61, que alterou as definições das habilitações de “tipo” e de “classe” averbadas no Brasil. Aeronaves “tipo” são aeronaves para as quais os candidatos a piloto são submetidos a regras mais rígidas, restritivas e onerosas; e aeronaves “classe” são aeronaves para as quais os candidatos a piloto são submetidos a regras menos rígidas, restritivas ou onerosas. A mudança objetivou alterar a designação de habilitações que antes eram averbadas como “tipo”, que passam a ser averbadas como “classe”, o que significa na prática uma diminuição nas exigências da ANAC para todos os pilotos das aeronaves afetadas, no que concerne à obtenção e revalidação das habilitações para operar essas aeronaves.

Cabe lembrar que embora hoje esteja havendo uma diminuição nas restrições, em set/2014, na emenda 04 ao RBAC nº 61, houve um aumento nas exigências para as habilitações de tipo com vistas a um aumento no nível da formação dos pilotos e consequente aumento no nível de segurança operacional. O que se identificou mais tarde é que muitos pilotos que possuíam habilitações de aeronaves classificadas como tipo estavam sujeitos a pesado ônus financeiro para obter e manter as suas habilitações. Para mitigar temporariamente tais impactos, a ANAC publicou, em nov/2014, a emenda 05 ao RBAC nº 61, que suspendia a aplicação das novas regras para as revalidações das habilitações de tipo.

A ANAC atualmente entende que as regras para habilitações de tipo estão corretas e proporcionais. O que a ANAC identificou é que, no Brasil, muitas habilitações estavam desnecessariamente classificadas como “tipo” (em desconpasso com o que pratica, por exemplo, a autoridade aeronáutica americana – o FAA, e com o que estabelece a Organização de Aviação Civil Internacional – a OACI). Foi essa distorção que se procurou eliminar com a atual emenda 06 ao RBAC nº 61, de modo a estabelecer a proporcionalidade das regras para todas as aeronaves e revogar a suspensão do dispositivo suspenso pela emenda 05 para as aeronaves que permanecerão como tipo. A emenda 06 revoga, a partir de 31/12/2016, a suspensão do referido dispositivo, aumentando ainda mais o nível de segurança para as aeronaves que continuaram a ser classificadas como “tipo”. Ao mesmo tempo, a ANAC mantém as regras para as aeronaves “classe” praticamente no mesmo nível de exigência anterior a set/2014.

A ANAC realizou uma análise do impacto que a reclassificação das aeronaves para “classe” poderia representar no nível de segurança e determinou que esse impacto é irrelevante ou mesmo inexistente, ou seja, que a ANAC estava apenas retirando do sistema interações burocráticas desnecessárias e onerosas (esse é o efeito positivo) sem afetar o nível de segurança das operações (que seria o efeito negativo), ao passo que isso permite a aplicação das regras que tomarão mais seguras as operações em aeronaves “tipo”. Em outras palavras, para as habilitações de aeronaves que se tornaram “classe” com a nova emenda, a ANAC entende que houve uma redução dos custos operacionais sem praticamente nenhum impacto na segurança dessas operações. E para garantir que será assim, a Diretoria da ANAC estabeleceu um prazo de transição na seção 61.199(b)(2), que determina que até 30/6/2017, “para realizar transição entre modelos de aeronave que pertenciam a designativos de tipo diferentes em 24/3/2016, o piloto deverá ser aprovado em exame de proficiência aplicado por INSPAC ou Examinador Credenciado em um dos modelos pertencentes àquele designativo de tipo”. Foi determinado também pela diretoria um acompanhamento mais intenso do desempenho do sistema pelos próximos 4 anos, de modo que eventuais distorções possam ser corrigidas em tempo, sempre lembrando que a ANAC mantém ainda a prerrogativa de reclassificar qualquer aeronave como “tipo”, e de estabelecer treinamentos específicos para a transição entre modelos de aeronaves, sempre que entenda a medida como tecnicamente necessária para garantir a segurança. Como nesta última emenda o impacto financeiro sobre o sistema como um todo será positivo, a análise de impacto regulatório se concentrou nos aspectos relativos à segurança operacional.

Vamos agora à análise das críticas que foram feitas à análise de impacto regulatório anterior. O proponente se concentrou nos efeitos positivos e negativos apontados especificamente para as Escolas e Centros de Treinamento, no item 12 do FAPAN, disponibilizado para a audiência pública nº 14/2015.

Com relação aos efeitos positivos para Escolas e Centros de Treinamento, onde a ANAC expôs que “aumentarão o âmbito dos treinamentos que poderão realizar, já que poderão oferecer treinamento para os modelos de aeronave que migrarem da definição de tipo para classe”, o autor da contribuição expôs que (*in verbis*):

“Não conseguimos vislumbrar este efeito, uma vez que a regra que esta sendo proposta não vai alterar a RBAC 142, que de acordo com o entendimento da GCOI, tem que possuir aeronave à disposição do CTAC.

Assim, qualquer piloto poderá treinar na aeronave particular dele próprio e o CTAC, certificado pela ANAC, com deveres e obrigações perante a ANAC, causando desigualdade de condições e diminuindo o custo do treinamento por parte do particular e onerando o CTAC.”

O efeito positivo apontado pela ANAC é real, embora não seja tão impactante quanto seria se o RBAC nº 142 fosse de fato alterado como sugere a contribuição. Mas como o treinamento para habilitação de classe pode ser feita em qualquer aeronave “classe”, se o Centro de Treinamento possuir uma aeronave “classe” ele poderá oferecer treinamento formal para todos os pilotos de aeronaves que eram “tipo” e agora se tornarão “classe”. Segundo o FAPAN atualizado (item 11), esse número será em torno de 1051 pilotos de avião e 5716 pilotos de helicóptero. O FAPAN também sugere que se estude a viabilidade de alterar o RBAC nº 142 com o fim permitir a condição proposta pelo autor da contribuição, e tal estudo será feito, considerando que a emenda ao RBAC nº 142 é tema da Agenda Regulatória da ANAC (Tema 20-2) (link na Bibliografia desta Análise). Ressalta-se, contudo, que a restrição atualmente existente no RBAC nº 142 não foi criada com a atual emenda ao RBAC nº 61, e o RBAC nº 61 não cria nenhuma imposição adicional a Escolas ou Centros de Treinamento que já não preexistissem à referida emenda. A restrição presente no RBAC nº 142 apenas impede que os efeitos positivos sobre Escolas e Centros de Treinamento sejam tão grandes quanto esperaria o autor da contribuição.

Com relação aos efeitos negativos para Escolas e Centros de Treinamento, onde a ANAC expôs que “não há”, o autor da contribuição expôs que (*in verbis*):

O primeiro efeito negativo é o “efeito positivo” exposto acima.

A Helipro iniciou seu processo de certificação na ANAC em 2012, e somente foi certificada em 2014, ou seja, 02 anos para se certificar de acordo com as normas vigentes, a saber RBAC 61 e RBAC 142.

Assim, após 5 modificações em 3 anos, uma média de 1,7 vezes por ano, de repente, acordamos com uma audiência pública, que vai exatamente ao contrario do que as 05 emendas anteriores versavam.

Não há efeitos negativos?

Insegurança Jurídica, desalinhamento ao Princípio Constitucional da Confiança, desrespeito ao PRINCÍPIO DA PRESERVAÇÃO DA EMPRESA, que passo sucintamente a escrever.

Por axiologia entende-se filosofia de valores, particularmente os valores morais e nesse sentido a Ordem Econômica Brasileira está fundamentada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, visando ao respeito a esses valores fundamentais e constitucionais, construção de uma sociedade justa, livre e solidária sem prejuízo do desenvolvimento nacional.

O foco desse sistema de freios e contrapesos é lançar mão de todas as ferramentas disponíveis, sejam aquelas formalmente expressas no texto constitucional, como aquelas implícitas lançadas no mesmo texto, para a realização do contido no artigo 3º da Carta Magna.

Juarez de FREITAS lecionou que a Constituição Federal constitui o alicerce do sistema, utilizando uma ferramenta normativa para a sua interação na sociedade, qual seja a própria Constituição, enquanto “rede axiológica e hierarquizada de princípios gerais e tópicos, de normas e valores jurídicos cuja função é a de, evitando ou superando antinomias, dar cumprimento aos princípios e objetivos fundamentais do Estado Democrático de Direito, assim se encontram consubstanciados, expressas ou implicitamente, na Constituição”

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Portanto, a interação do ordenamento constitucional na sociedade, o debate envolvendo direitos fundamentais e o direito privado encontra-se na ordem do dia, havendo por se privilegiar não só os direitos dos particulares, mas também os deveres destes para com toda a coletividade observadas, porém, as distinções envolvendo as relações mantidas exclusivamente entre particulares, e de particulares com agentes públicos.

Não houve efeitos negativos?

E todo investimento em TODA A ESTRUTURA para o ensino que é exigida pela ANAC, a saber, salas de aulas com dimensões específicas na RBAC 142, biblioteca, sala de briefing, computadores, etc... Quem arcou com esse custo? O particular terá que se certificar como os CTAC's? Terá este custo?

Em primeiro lugar, cabe ressaltar que o juízo de que não haveria impactos às Escolas e aos Centros de Treinamento baseou-se no argumento de que a emenda 06 ao RBAC nº 61 não está criando nenhuma exigência que pudesse acarretar custos adicionais às referidas instituições. Nesse sentido, não há realmente impacto negativo com a mudança nas regras. No entanto, deixou-se de avaliar a possível perda de receita das Escolas e Centros de Treinamento que ofereciam treinamentos que a regra então vigente dizia serem obrigatórios que se realizassem em Escolas e Centros de Treinamento, e que agora diz que não são mais obrigatórios que se realizem em Escolas e Centros de Treinamento. Com relação a este aspecto, o FAPAN foi atualizado para explicitar o impacto.

No entanto, com relação aos argumentos empregados pelo autor da contribuição, há também que se levar em conta, com base nos mesmos princípios de valorização do trabalho humano e da livre iniciativa, respeito aos valores fundamentais e constitucionais, construção de uma sociedade justa, livre e solidária e sem prejuízo do desenvolvimento nacional, que não seria razoável a ANAC manter uma regra que considerava distorcida a toda uma comunidade de pilotos, ainda que haja a identificação de alguns impactos negativos no curto prazo ao faturamento das Escolas e Centros de Treinamento.

Nesse sentido, foi mantida a atualização da regra, com os devidos aprimoramentos advindos de outras contribuições analisadas neste Relatório, e foi apenas atualizado o FAPAN, conforme a sugestão do proponente, cuja cópia transcrita encontra-se no Apêndice da análise desta contribuição, a fim de que seja dada a devida publicidade.

BIBLIOGRAFIA

ELLIG, Jerry; FIKE; Rosemarie. *Regulatory process, regulatory reform, and the quality of regulatory impact analysis*. Disponível em: <<http://www.regulacao.gov.br/centrais-de-conteudos/artigos/regulatory-process-regulatory-reform-and-the-quality-of-regulatory-impact-analysis/view>>, 2013. Acesso em: 28 mar. 2016.

ESTADOS UNIDOS. *Reg Map: Specific Analyses*. Disponível em <http://www.reginfo.gov/public/reginfo/Regmap/regmap_analyses.jsp>. Acesso em 29 mar. 2016.

ANAC. *Instrução Normativa nº 61, de 3 de julho de 2012*. Disponível em <<http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/instrucoes-normativas/instrucoes-normativas-2012/instrucao-normativa-no-061-de-03-07-2012>>. Acesso em 29 mar. 2016.

_____. *Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61 - Emenda 04*. Disponível em <<http://pergamum.anac.gov.br/arquivos/RBAC61EMD04.PDF>>. Acesso em 4 abr. 2016.

_____. *Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61 - Emenda 05*. Disponível em <<http://pergamum.anac.gov.br/arquivos/RBAC61EMD05.PDF>>. Acesso em 4 abr. 2016.

_____. *Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 61 - Emenda 06*. Disponível em <<http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rba-e-rbac/rbac-061-emd-06>>. Acesso em 4 abr. 2016.

_____. *Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 142 - Emenda 00*. Disponível em <<http://www.anac.gov.br/assuntos/legislacao/legislacao-1/rba-e-rbac/rbac-142-emd-00>>. Acesso em 4 abr. 2016.

_____. *Temas 2015 / 2016*. Disponível em <<http://www.anac.gov.br/participacao-social/agenda-regulatoria/temas-2015-2016/temas-2015-2016>>. Acesso em 29 mar. 2016.

APÊNDICE – Transcrição do FAPAN atualizado

FORMULÁRIO DE ANÁLISE PARA PROPOSIÇÃO DE ATO NORMATIVO

Processo nº:	00058.029488/2015-86		Unidade (Sigla):	Responsável	GTNO/GNOS/SPO	
Assunto do normativo:	Emenda ao RBAC 61, intitulado "Licenças, habilitações e certificados para pilotos"					
Tipo de normativo:	()	Novo	(X)	Emenda	()	Adequação Legal, em função do art. 8º, XII, da Lei da ANAC
Origem da demanda:	(X)	Interna (Diretoria, Superintendências etc.)		()	Externa (Órgãos de Controle ou recomendações diversas)	

1) Descreva o problema (atual ou futuro) que se pretende solucionar

- O parágrafo 61.5(b)(3) do RBAC 61 estabelece uma definição de habilitação de tipo que não observa a recomendação constante do item 2.1.3.1.1 do Anexo 1 da ICAO e não se encontra alinhada ao modelo utilizado pela autoridade americana, que tem sido considerado mais eficiente neste ponto pelo entendimento da SPO, à medida em que reduz as interações burocráticas do regulado com a administração.
- As seções 61.77, 61.137, 61.157 e 61.177 estabelecem obrigatoriedade de realização de cursos teóricos para a obtenção de determinadas licenças, o que excede os requisitos do Anexo 1 da ICAO e impacta as atividades dos regulados e da ANAC sem que haja evidência de que contribuam para o aumento da segurança operacional. Os dados apurados pela SPO indicam que a taxa de aprovação na banca ANAC entre as licenças que exigem curso teórico e as que não exigem é similar. Os requisitos em questão se encontravam com prazo de transição a vencer no final de 2015, e foram suspensos por decisão da Diretoria até deliberação final da proposta apresentada pela SPO.

2) Quais foram as alternativas consideradas para a resolução do problema? Explique brevemente cada (mínimo 2 opções, máximo 5). Indique e justifique a alternativa escolhida.

1. Foi considerado:

a) a adoção das definições de tipo e classe norte americanas, constante do 14 CFR Part 61;

b) a permanência da definição atual brasileira;

c) a adoção de modelos de outras autoridades estrangeiras, tais como CASA (Austrália) ou EASA (Europa).

A alternativa escolhida foi a adoção das definições de tipo e classe norte americanas, constante do 14 CFR Part 61, por entender a SPO que esta é a que melhor se adequa à realidade brasileira e a que tende a trazer melhores resultados em termos de fomento à aviação e garantia da segurança.

Esta alternativa também é, no entender de nossa área, a que mais se adequa aos preceitos do Anexo 6 Parte II pois busca aliar a liberdade de ação dos operadores privados com requisitos mínimos de segurança estabelecidos pelo órgão regulador.

FOREWORD

Historical background

(...)

In developing this material in 1965 the Air Navigation Commission was guided by the following philosophies:

(...)

Level of safety. The Annex should ensure an acceptable level of safety to passengers and third parties (third parties meaning persons on the ground and persons in the air in other aircraft). Also, as some international general aviation operations (typically under 5 700 kg) would be performed by crews less experienced and less skilled, with less reliable equipment, to less rigorous standards and with greater freedom of action than in commercial air transport operations, it was therefore accepted that the passenger in international general aviation aircraft would not necessarily enjoy the same level of safety as the fare-paying passenger in commercial air transport. However, it was recognized that in ensuring an acceptable degree of safety for third parties, an acceptable level of safety for flight crews and passengers would be achieved.

Freedom of action. The maximum freedom of action consistent with maintaining an acceptable level of safety should be granted to international general aviation.

Responsibility. The responsibility that devolves upon the operator in Annex 6, Part I, should, in Part II of the Annex, **fall upon the owner and pilot-in-command.** Precedent for this course of action exists in Annex 2.

As outras opções regulatórias que não a escolhida para balizar esta emenda, apesar de não serem por si só incorretas, não vislumbram que é possível conceder um grau adicional de liberdade aos operadores privados sem prejudicar a segurança operacional nesse caso.

Quanto aos impactos regulatórios da medida, a fim de estima-los com critérios objetivos foi elaborado o "Relatório Comparativo entre Aeronaves Tipo e Classe – Acidentes Aeronáuticos e Exames de Proficiência", que segue anexo a este Formulário.

Além disso, conforme apontado pela contribuição 81 à audiência pública, há também impactos aos Centros de Treinamento atualmente certificados, uma vez que a alteração da regra altera a expectativa em relação ao número de alunos que realizariam treinamento em tais Centros, já que para as aeronaves cuja habilitação migrar de tipo para classe, o treinamento em CTAC não será mais obrigatório.

Atualmente há 2 Centros de Treinamento certificados no Brasil para ministrar treinamentos de aeronaves que serão afetadas pela alteração, conforme listagem disponível em <http://www2.anac.gov.br/educator/ct.AspX>

Sugiro que, como medida mitigadora dos impactos da alteração da regra, a SPO/GCOI estude se é de fato necessário exigir que o Centro de Treinamento possua aeronaves próprias para ministrar treinamento, conforme aventado na contribuição 81 à audiência pública, uma vez que a reavaliação deste entendimento permitiria que os CTAC afetados continuassem a ministrar treinamentos de qualificação em modelos de aeronave classe e tipo, sem que para isso tenham de arcar com os custos de adquirir e manter as aeronaves.

Esta medida, sugerida aqui em caráter preliminar e carente ainda de estudos formais para sua adoção, teria o grande efeito benéfico de se reduzir uma grande barreira à entrada de CTACs no mercado, sem implicar em perda de qualidade técnica, uma vez que toda a estrutura formal, incluindo o programa de treinamento e a qualificação dos instrutores, continuaria seguindo o previsto no RBAC 142 e recebendo a aprovação da ANAC. Com isso veríamos certamente um aumento no número de programas de treinamento no Brasil, inclusive para as aeronaves que migrarão de tipo para classe, já que mesmo não havendo uma habilitação específica para as mesmas ainda se requererá um treinamento mínimo para operar cada modelo (no caso de helicópteros). É evidentemente preferível que tais treinamentos sejam feitos em entidades certificadas pela ANAC, e isso a meu ver só será viável economicamente caso não se exija que a entidade possua a aeronave.

2. Foi considerada:

a) A exclusão das obrigatoriedades citadas, mantendo a aprovação no exame teórico da ANAC como único requisito de conhecimentos teóricos.

b) A manutenção dos requisitos.

A alternativa escolhida foi a exclusão das obrigatoriedades. Como ponto positivo a simplificação do regulamento, o prestígio à liberdade de escolha dos candidatos em escolher o método de estudo que considera mais conveniente (isto é, comparecer a um curso ou realizar seu próprio estudo individual) e a existência de um outro mecanismo de controle de conhecimentos teóricos redundante, que é o exame teórico aplicado pela ANAC. Para estimar o número de candidatos em potencial afetados pela obrigatoriedade que entraria em vigor, podemos apontar o número de exames teóricos aplicados pela ANAC no ano de 2015 para as licenças afetadas:

Licença	Nº de exames em 2015
PP-Avião	7467
PP-Helicóptero	1461
PLA-Avião	1327
PLA-Helicóptero	145
Planador	321
Balão Livre	15
TOTAL	10736

NOTA: Para a licença de Piloto de Balão Livre não foi possível levantar diretamente os dados de exames aplicados, uma vez que tais provas são por associações autorizadas pela ANAC. No entanto, é possível estimar este número pelo número de licenças de balão concedidas no mesmo ano (já que a concessão da licença requer que o piloto realize e seja aprovado no exame).

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Como ponto negativo dessa escolha pode-se apontar o fato de que este requisito se encontrava publicado na norma desde 2012, sendo prorrogada reiteradamente sua entrada em vigor por prazos de transição. Escolas e aeroclubes que eventualmente tenham se preparado na expectativa de aumento da demanda de alunos em virtude da entrada em vigor dessa norma terão frustrada essa expectativa em virtude da alteração que exclui tal obrigatoriedade. Com base nos registros do sistema gerido pela GCOI/SPO (<http://www2.anac.gov.br/educator/index.aspx>), é possível identificar na presente data o seguinte quantitativo de escolas impactadas:

Curso teórico	Nº de escolas que possuem o curso
PP	209
PLA	26
Planador	15
Balão Livre	0
TOTAL	250

Noto no entanto que a alteração não significa que tais cursos serão formalmente extintos pela ANAC ou que sua demanda será necessariamente reduzida a ponto de se tornarem economicamente inviáveis.

O que se está propondo é que o candidato ao exame teórico da ANAC possa livremente optar pelo método de estudo que melhor lhe convier. Ao passo que alguns optarão pelo estudo individual, é historicamente notado que um grande número de candidatos procura os cursos certificados, mesmo sem haver a obrigatoriedade no Regulamento. Desse modo, o único impacto da alteração proposta será a frustração do aumento de demanda que ocorreria caso a obrigatoriedade dos cursos passasse a vigorar. Não há previsão de redução efetiva da demanda atual.

3) Como o ato proposto resolverá o problema descrito no item 1?

- 1) O ato reduzirá a abrangência da definição de habilitação de tipo e possibilitará que aeronaves que hoje requerem tal habilitação sejam operadas sob uma habilitação de classe.
- 2) O ato tomará a realização de cursos teóricos facultativa. O modo de preparação para realizar o exame teórico da ANAC será de livre escolha do candidato.

4) Como será feita a implantação da norma e como essa implantação será acompanhada?

	Ações	Prazos	Acompanhamento
ANAC	Edição da emenda 06 ao RBAC 61.	Entrada em vigor 30 dias após a publicação.	Elaboração de GUIA orientativo, para o público interno e externo, a ser divulgado na data da publicação da norma. Alteração da IS 61-004. Migração das habilitações nos sistemas da GCEP/SPO.
Regulados	Adequação à norma.	Imediato.	A migração das habilitações necessárias será feita pela ANAC, em seu sistema. Aos usuários caberá somente adequar-se às novas normas para treinamento e solicitação das habilitações corretas, sem prazo. A familiarização com as novas regras será auxiliada pelo GUIA orientativo divulgado pela SPO.
Outros órgãos	N/A	N/A	N/A

5) Quais são os dispositivos legais que autorizam a ANAC a regulamentar o assunto?

Art. 11, inciso V, da Lei nº 11.182, de 27 de setembro de 2005, tendo em vista o disposto nos arts. 8º, incisos X, XVII e XLVI, da mencionada Lei.

6) O regulamento proposto afetará outras áreas da Agência? Quais? Essas áreas foram contatadas? Como se posicionaram sobre o assunto?

O regulamento é do âmbito da SPO e não afeta de modo relevante outros setores da ANAC.

7) Existem outros órgãos/entidades afetados com a edição da norma?

(...)	ANVISA	(...)	COMAER	(...)	Polícia Federal	(...)	Receita Federal
-------	--------	-------	--------	-------	-----------------	-------	-----------------

(...)	Outros:
-------	---------

Esses órgãos/entidades foram contatados? Como se posicionaram sobre o assunto?

Não há.

8) O problema ou assunto já foi regulamentado em outros países?

(.X.)	Sim	Quais?	Estados Unidos (14 CFR Part 61), Europa (EASA Part FCL), ICAO (Annex 1).
-------	-----	--------	--------------------------------------------------------------------------

(. .)	Não
-------	-----

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

9) Existem normas vigentes no país, correlatas ao assunto?

(X.)	Sim	Quais?	A Lei 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica)
(...)	Não		

10) Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **custos** do ato.

Na média, espera-se que não haja alteração nos custos do treinamento.

11) Descreva qualitativamente e, se possível, quantitativamente os **benefícios** do ato.

Qualitativamente, espera-se que a publicação da norma possibilite a realização do treinamento na aviação geral de forma menos burocrática e menos dependente da atuação direta da Agência para expedição e revalidação de habilitações. Quantitativamente, a mudança deve impactar um total de 508 aviões e 1051 pilotos de avião, bem como 1519 helicópteros e 5716 pilotos de helicóptero, que atualmente se encontram classificados sob tipo e passarão a ter a classificação de classe.

12) Descreva os possíveis efeitos do ato proposto, conforme tabela abaixo.

	Efeitos positivos	Efeitos negativos
Empresas de transporte aéreo regular	Não são afetados.	Não são afetados.
Empresas de transporte aéreo não regular	Não há.	Terão de revisar os Programas de Treinamento aprovados no caso de aeronaves que migrarem da definição de tipo para classe.
Empresas de serviços aéreos especializados	Não há.	Terão de revisar os Programas de Treinamento aprovados no caso de aeronaves que migrarem da definição de tipo para classe.
Prestadores de serviços auxiliares ao transporte aéreo	Não são afetados.	Não são afetados.
Operadores de Aeródromos	Não são afetados.	Não são afetados.
Fabricantes de Aeronaves	Não são afetados.	Não são afetados.
Fabricantes de peças e componentes aeronáuticos	Não são afetados.	Não são afetados.
Proprietários de aeronaves	No caso de aeronaves que migrarem da definição de tipo para classe, terão um número maior de opções para o treinamento de seus pilotos, que não ficarão restritos aos CTAC.	Não há.
Empresas de manutenção aeronáutica	Não são afetados.	Não são afetados.
Mecânicos	Não são afetados.	Não são afetados.
Escolas e Centros de Treinamento	Poderão ministrar os treinamentos de adaptação para modelos de aeronave previstos em 61.199(b)(1), para os modelos de aeronave que migrarem da definição de tipo para classe.	Serão afetadas negativamente com a quebra de expectativa em relação ao aumento de demanda que ocorreria caso fossem mantidas as obrigações retiradas da norma.
Tripulantes	Para os modelos de aeronave que migrarem da definição de tipo para classe, não dependerão de providência administrativa específica da ANAC para operá-los, bastando realizar o treinamento obrigatório especificado, quando houver, o que conferirá maior agilidade ao processo.	Não são afetados.
Passageiros	Não são afetados.	Não são afetados.
Comunidades	Não são afetadas.	Não são afetadas.
Meio ambiente	Não é afetado.	Não é afetado.
Outros (identificar)	Não são afetados.	Não são afetados.

13) Discorra sobre como se dará o processo de monitoramento do ato normativo.

A alteração deverá ser divulgada internamente para os setores afetados da SPO – notadamente GCEP – e para o público externo, mediante GUIA didático, a ser elaborado pela GTNO/SPO.

Adriano Tunes de Paula
Especialista em Regulação de Aviação Civil

João Souza Dias Garcia
Gerente de Normas Operacionais e Suporte

Wagner William de Souza Moraes
Superintendente de Padrões Operacionais

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Contribuição nº 82
Colaborador: Rodrigo Andrade de Oliveira / Fabio Bragagnolo Cervelin
Instituição: Aeroclub de Pará de Minas
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Mudança categoria Helicóptero RBAC 61.215 IS 61-005
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
<ul style="list-style-type: none">• Helicóptero continuar tipo;• Experiência recente de 3 horas nos últimos 90 dias para poder operar como piloto em comando;• Ground School obrigatório para check inicial;• Validade de 2 anos para tipo. (helicóptero)• Check inicial para qualquer helicóptero tipo poder ser com INSPAC, Escola, Aeroclub de ou Centro de Treinamento. (Diferente de hoje que Esquilo H350, EC30 e A109, etc são obrigatórios em CT).
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Manter o nível de segurança o mais elevado possível com uma qualidade de ensino qualificada. Pois se os próprios pilotos tiverem respaldo e autonomia para ministrar curso teórico e pratico na minha opinião o nível de qualidade e segurança de voo será crítico.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita Não há indícios de que a criação de habilitações de classe para helicópteros possa afetar a segurança. Este tipo de habilitação é adotado em outros países com índices de segurança adequados, como os Estados Unidos, e é previsto pela Organização da Aviação Civil Internacional. Quanto à experiência recente, esta já é requerida atualmente e permanecerá requerida para o piloto em comando.

Contribuição nº 83
Colaborador: CÉLIO PIMENTA FREIRE NETO
Instituição: PILOTO COMERCIAL – CÓD ANAC 953307
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.211 Aplicabilidade (...) (b) Para pilotos empregados por operadores que possuam programa de treinamento aprovado pela ANAC, os treinamentos de solo e de voo para a concessão e revalidação da habilitação de tipo devem ser feitos nos termos do programa aprovado, não se aplicando, nesse caso, a obrigatoriedade de treinamento em CTAC prevista nesta subparte.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.211 Aplicabilidade (...) (b) O treinamento de solo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve fornecer uma declaração do treinamento ministrado ao candidato. (c) O treinamento de voo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar este treinamento na CIV ou CIV Digital do candidato.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA. Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis. Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC. O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido a exigência de treinamento exclusivo em CTAC. Quanto aos simuladores, além da TSA, custo, etc., tem também a questão do visto, que é uma prerrogativa única e exclusiva das autoridades americanas. Se o visto for por qualquer motivo negado, o que pode fazer a ANAC? Nada! E o piloto, como fica? A autoridade não pode impor uma obrigação que precise ser cumprida fora do Brasil.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 84
Colaborador: CÉLIO PIMENTA FREIRE NETO
Instituição: PILOTO COMERCIAL – CÓD ANAC 953307
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: (...) (2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo: (...); (ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC. (iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de solo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de solo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar esse treinamento na CIV do candidato.
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:

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

(...) (2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo: (...); (ii) o treinamento de solo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar. Excluir o (iii).
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA. Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis. Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC. O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC. Quanto aos simuladores, além da TSA, custo, etc., tem também a questão do visto, que é uma prerrogativa única e exclusiva das autoridades americanas. Se o visto for por qualquer motivo negado, o que pode fazer a ANAC? Nada! E o piloto, como fica? A autoridade não pode impor uma obrigação que precise ser cumprida fora do Brasil.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 85
Colaborador: CÉLIO PIMENTA FREIRE NETO
Instituição: PILOTO COMERCIAL – CÓD ANAC 953307
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: (...) (3) treinamento de voo: (...); (ii) o treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC. (A) caso sejam utilizados dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC. (iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, desde que inclua, no mínimo: (A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais; ou (B) 10 (dez) horas de voo para helicópteros. (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;.
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: (...) (3) treinamento de voo: (...); (ii) o treinamento de voo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar em aeronave ou em dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), neste caso tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC. (iii) para aeronaves regidas sob o RBHA 91, e após o candidato cumprir o requerido em 61.211 (b), o candidato poderá cumprir como segundo em comando a familiarizaç~c'ao com os procedimentos normais da aeronave em voo, mesmo com passageiros e carga, para o treinamento de procedimentos de emergência na aeronave o mesmo deve ser feito em voo sem passageiros e carga. (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;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA. Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis. Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC. O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC. Quanto aos simuladores, além da TSA, custo, etc., tem também a questão do visto, que é uma prerrogativa única e exclusiva das autoridades americanas. Se o visto for por qualquer motivo negado, o que pode fazer a ANAC? Nada! E o piloto, como fica? A autoridade não pode impor uma obrigação que precise ser cumprida fora do Brasil.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 86
Colaborador: CÉLIO PIMENTA FREIRE NETO
Instituição: PILOTO COMERCIAL – CÓD ANAC 953307
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.215 Revalidação de habilitação de tipo (a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

- (1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e
- (2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213(a)(4) deste Regulamento;
- (b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos em um CTAC.
- (c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento para revalidação, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável.
- (c)-I Para os candidatos que iniciarem o treinamento de voo até 12 de novembro de 2015, a revalidação poderá ser feita com o treinamento previsto no parágrafo 61.215(c), ainda que exista CTAC certificado ou validado para o tipo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

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

(b) O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável, podendo ser realizado na aeronave ou CTAC por PC ou PLA habilitado.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

Neste caso, o RBAC ainda estaria mais restritivo que o FAR 61, pois mesmo que o candidato tenha experiência recente na aeronave, o 61,215 (b) exige um treinamento mínimo para a revalidação da habilitação.

Quanto aos simuladores, além da TSA, custo, etc., tem também a questão do visto, que é uma prerrogativa única e exclusiva das autoridades americanas. Se o visto for por qualquer motivo negado, o que pode fazer a ANAC? Nada! E o piloto, como fica? A autoridade não pode impor uma obrigação que precise ser cumprida fora do Brasil.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 87

Colaborador: Antonio Cesar Pereira da Silva

Instituição: Cimed Ind Med

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

61.211 Aplicabilidade

(...)

(b) Para pilotos empregados por operadores que possuam programa de treinamento aprovado pela ANAC, os treinamentos de solo e de voo para a concessão e revalidação da habilitação de tipo devem ser feitos nos termos do programa aprovado, não se aplicando, nesse caso, a obrigatoriedade de treinamento em CTAC prevista nesta subparte.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.211 Aplicabilidade

(...)

(b) O treinamento de solo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve fornecer uma declaração do treinamento ministrado ao candidato.

(c) O treinamento de voo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar este treinamento na CIV ou CIV Digital do candidato.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido a exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 88

Colaborador: Antonio Cesar Pereira da Silva

Instituição: Cimed Ind Med

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:

(...)

(3) treinamento de voo:

(...); (ii) o treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC. (A) caso sejam utilizados dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC. (iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, desde que inclua, no mínimo: (A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais; ou (B) 10 (dez) horas de voo para helicópteros. (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.
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: (...) (3) treinamento de voo: (...); (ii) o treinamento de voo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar em aeronave ou em dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), neste caso tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC. (iii) para aeronaves regidas sob o RBHA 91, e após o candidato cumprir o requerido em 61.211 (b), o candidato poderá cumprir como segundo em comando a familiariza-ção com os procedimentos normais da aeronave em voo, mesmo com passageiros e carga, para o treinamento de procedimentos de emergência na aeronave o mesmo deve ser feito em voo sem passageiros e carga. (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;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA. Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis. Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC. O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 89
Colaborador: Antonio Cesar Pereira da Silva
Instituição: Cimed Ind Med
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.215 Revalidação de habilitação de tipo (a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve: (1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e (2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213(a)(4) deste Regulamento; (b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos em um CTAC. (c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento para revalidação, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável. (c)-I Para os candidatos que iniciarem o treinamento de voo até 12 de novembro de 2015, a revalidação poderá ser feita com o treinamento previsto no parágrafo 61.215(c), ainda que exista CTAC certificado ou validado para o tipo.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.215 Revalidação de habilitação de tipo (a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve: (1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e (2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213(a)(4) deste Regulamento; (b) O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável, podendo ser realizado na aeronave ou CTAC por PC ou PLA habilitado.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA. Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis. Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC. O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC. Neste caso, o RBAC ainda estaria mais restritivo que o FAR 61, pois mesmo que o candidato tenha experiência recente na aeronave, o 61,215 (b) exige um treinamento mínimo para a revalidação da habilitação.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Colaborador: Fernando Volponi X S Santos

Instituição: Jet Care Aviation

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

61.211 Aplicabilidade

(...)

(b) Para pilotos empregados por operadores que possuam programa de treinamento aprovado pela ANAC, os treinamentos de solo e de voo para a concessão e revalidação da habilitação de tipo devem ser feitos nos termos do programa aprovado, não se aplicando, nesse caso, a obrigatoriedade de treinamento em CTAC prevista nesta subparte.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.211 Aplicabilidade

(...)

(b) O treinamento de solo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve fornecer uma declaração do treinamento ministrado ao candidato.

(c) O treinamento de voo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar este treinamento na CIV ou CIV Digital do candidato.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido a exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 91

Colaborador: Fernando Volponi X S Santos

Instituição: Jet Care Aviation

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:

(...)

(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:

(...);

(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de solo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de solo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar esse treinamento na CIV do candidato.

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:

(...)

(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:

(...);

(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar.

Excluir o (iii).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 92

Colaborador: Fernando Volponi X S Santos

Instituição: Jet Care Aviation

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:

(...)

(3) treinamento de voo:

(...);

(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

(A) caso sejam utilizados dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC.
(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, desde que inclua, no mínimo:
(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais; ou
(B) 10 (dez) horas de voo para helicópteros.
(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.

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:

(...)

(3) treinamento de voo:

(...);

(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar em aeronave ou em dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), neste caso tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC.

(iii) para aeronaves regidas sob o RBHA 91, e após o candidato cumprir o requerido em 61.211 (b), o candidato poderá cumprir como segundo em comando a familiariza-ção com os procedimentos normais da aeronave em voo, mesmo com passageiros e carga, para o treinamento de procedimentos de emergência na aeronave o mesmo deve ser feito em voo sem passageiros e carga.

(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;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 93

Colaborador: Fernando Volponi X S Santos

Instituição: Jet Care Aviation

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

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

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

(b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos em um CTAC.

(c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento para revalidação, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável.

(c)-I Para os candidatos que iniciarem o treinamento de voo até 12 de novembro de 2015, a revalidação poderá ser feita com o treinamento previsto no parágrafo 61.215(c), ainda que exista CTAC certificado ou validado para o tipo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

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

(b) O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável, podendo ser realizado na aeronave ou CTAC por PC ou PLA habilitado.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

Neste caso, o RBAC ainda estaria mais restritivo que o FAR 61, pois mesmo que o candidato tenha experiência recente na aeronave, o 61,215 (b) exige um treinamento mínimo para a revalidação da habilitação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 94

Colaborador: FABRÍCIO MOURA

Instituição: COSTA NEGÓCIOS E TECNOLOGIA LTDA

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

61.211 Aplicabilidade

(...)

(b) Para pilotos empregados por operadores que possuam programa de treinamento aprovado pela ANAC, os treinamentos de solo e de voo para a concessão e revalidação da habilitação de tipo devem ser feitos nos termos do programa aprovado, não se aplicando, nesse caso, a obrigatoriedade de treinamento em CTAC prevista nesta subparte.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.211 Aplicabilidade

(...)

(b) O treinamento de solo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve fornecer uma declaração do treinamento ministrado ao candidato.

(c) O treinamento de voo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar este treinamento na CIV ou CIV Digital do candidato.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido a exigência de treinamento exclusivo em CTAC/SIMULADORES. NOSSO PAIS ESTA EM CRISE, NÃO AJUDEM ACABAR COM O POUCO QUE RESTA DE EMPREGOS E COM EMPRESARIOS QUE AINDA TEM AVIOES. COPIEM OS "USA" E NÃO FACAM DA AVIAÇÃO UM MISTERIO IMPONDO REGRAS ABSURDAS A UM PAIS QUE SOFRE COM AUMENTO DE IMPOSTOS E O TAO ALTO CHAMADO "CUSTO BRASIL".

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 95

Colaborador: FABRÍCIO MOURA

Instituição: COSTA NEGÓCIOS E TECNOLOGIA LTDA

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:(...)

(3) treinamento de voo: (...);

(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

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

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, desde que inclua, no mínimo:

(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais; ou (B) 10 (dez) horas de voo para helicópteros.

(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;

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:(...)

(3) treinamento de voo: (...);

(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar em aeronave ou em dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), neste caso tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC.

(iii) para aeronaves regidas sob o RBHA 91, e após o candidato cumprir o requerido em 61.211 (b), o candidato poderá cumprir como segundo em comando a familiarização com os procedimentos normais da aeronave em voo, mesmo com passageiros e carga, para o treinamento de procedimentos de emergência na aeronave o mesmo deve ser feito em voo sem passageiros e carga.

(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;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

NOSSO PAIS ESTA EM CRISE, NÃO AJUDEM ACABAR COM O POUCO QUE RESTA DE EMPREGOS E COM EMPRESARIOS QUE AINDA TEM AVIOES. COPIEM OS "USA" E NÃO FACAM DA AVIAÇÃO UM MISTERIO IMPONDO REGRAS ABSURDAS A UM PAIS QUE SOFRE COM AUMENTO DE IMPOSTOS E O TAO ALTO CHAMADO "CUSTO BRASIL"

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 96

Colaborador: FABRÍCIO MOURA

Instituição: **COSTA NEGÓCIOS E TECNOLOGIA LTDA**

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

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

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

(b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos em um CTAC.

(c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento para revalidação, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável.

(c)-I Para os candidatos que iniciarem o treinamento de voo até 12 de novembro de 2015, a revalidação poderá ser feita com o treinamento previsto no parágrafo 61.215(c), ainda que exista CTAC certificado ou validado para o tipo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

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

(b) O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, podendo ser realizado na aeronave ou CTAC por PC ou PLA habilitado.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

Neste caso, o RBAC ainda estaria mais restritivo que o FAR 61, pois mesmo que o candidato tenha experiência recente na aeronave, o 61,215 (b) exige um treinamento mínimo para a revalidação da habilitação. ABSURDO...

Um absurdo se o mesmo piloto já é habilitado no equipamento e anualmente realiza cheques, cabe ao examinador da ANAC avaliar se o mesmo piloto ainda mantém proficiência no equipamento ou tipo. A ANAC exigir experiência recente a um piloto que pode sair com o avião enquanto sua habilitação esta valida ate um dia antes do vencimento da mesma e depois exigir experiência, é simplesmente piada...O checkador terá esta responsabilidade de aprovar ou não o candidato caso o mesmo não cumpra as manobras exigidas e o candidato obviamente, não será louco de ir para uma avaliação sem ter treinado antes caso não esteja voando regularmente o equipamento.

POR FAVOR, NÃO COMPLIQUEM A AVIACAO BRASILEIRA... SOMOS UM PAIS MARAVILHOSO POREM A BUROCRACIA ACABA COM EMPREGOS E NÃO DEIXAM ALAVANCAR O PROGRESSO.

AJUDEM AOS PILOTOS E EMPRESARIOS QUE AINDA CONSEGUEM TER AVIOES.

MUITOS DOS SENHORES SÃO PILOTOS E SABEM COMO É DIFICIL COMEÇAR NESTA CARREIRA.

VOCES ESTAO DESTRUINDO SONHOS E EMPREGOS, CRIANDO NORMAS, REGRAS, LEIS QUE NÃO AJUDAM EM NADA AUMENTAR A SEGURANÇA QUE É O PRINCIPAL FOCO NA AVIACAO.

COPIEM O QUE JÁ DEU CERTO, A FORMULA DO REMEDIO JÁ ESTA ESCRITA APROVADA E TESTADA NOS ESTADOS UNIDOS A ANOS. NOSSA AVIACAO NÃO É NADA SE COMPARADA COM A DELES EM NUMERO DE PILOTOS E AVIOES E TUDO FUNCIONA... SEM ESTAS INVENCÕES MADE IN BRAZIL.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 97

Colaborador: Eduardo Campos Poubel

Instituição: MRV Engenharia SA

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

61.211 Aplicabilidade

(...)

(b) Para pilotos empregados por operadores que possuam programa de treinamento aprovado pela ANAC, os treinamentos de solo e de voo para a concessão e revalidação da habilitação de tipo devem ser feitos nos termos do programa aprovado, não se aplicando, nesse caso, a obrigatoriedade de treinamento em CTAC prevista nesta subparte.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.211 Aplicabilidade

(...)

(b) O treinamento de solo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve fornecer uma declaração do treinamento ministrado ao candidato.

(c) O treinamento de voo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar este treinamento na CIV ou CIV Digital do candidato.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido a exigência de treinamento exclusivo em CTAC/SIMULADORES. NOSSO PAIS ESTA EM CRISE, NÃO AJUDEM ACABAR COM O POUQUO QUE RESTA DE EMPREGOS E COM EMPRESARIOS QUE AINDA TEM AVIOES. COPIEM OS "USA" E NÃO FACAM DA AVIAÇÃO UM MISTERIO IMPONDO REGRAS ABSURDAS A UM PAIS QUE SOFRE COM AUMENTO DE IMPOSTOS E O TAO ALTO CHAMADO "CUSTO BRASIL".

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema

Contribuição nº 98

Colaborador: Eduardo Campos Poubel

Instituição: MRV Engenharia SA

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

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

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

(b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos em um CTAC.

(c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento para revalidação, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável.

(c)-I Para os candidatos que iniciarem o treinamento de voo até 12 de novembro de 2015, a revalidação poderá ser feita com o treinamento previsto no parágrafo 61.215(c), ainda que exista CTAC certificado ou validado para o tipo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

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

(b) O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, podendo ser realizado na aeronave ou CTAC por PC ou PLA habilitado.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

Neste caso, o RBAC ainda estaria mais restritivo que o FAR 61, pois mesmo que o candidato tenha experiência recente na aeronave, o 61,215 (b) exige um treinamento mínimo para a revalidação da habilitação. ABSURDO...

Um absurdo se o mesmo piloto já e habilitado no equipamento e anualmente realiza recheques, cabe ao examinador da ANAC avaliar se o mesmo piloto ainda mantém proficiência no equipamento ou tipo. A ANAC exigir experiência recente a um piloto que pode sair com o avião enquanto sua habilitação esta valida ate um dia antes do vencimento da mesma e depois exigir experiência, é simplesmente piada...O chegador terá esta responsabilidade de aprovar ou não o candidato caso o mesmo não cumpra as manobras exigidas e o candidato obviamente, não será louco de ir para uma avaliação sem ter treinado antes caso não esteja voando regularmente o equipamento.

POR FAVOR, NÃO COMPLIQUEM A AVIACAO BRASILEIRA... SOMOS UM PAIS MARAVILHOSO POREM A BUROCRACIA ACABA COM EMPREGOS E NÃO DEIXAM ALAVANCAR O PROGRESSO.

AJUDEM AOS PILOTOS E EMPRESARIOS QUE AINDA CONSEGUEM TER AVIOES.

MUITOS DOS SENHORES SÃO PILOTOS E SABEM COMO É DIFICIL COMEÇAR NESTA CARREIRA.

VOCES ESTAO DESTRUINDO SONHOS E EMPREGOS, CRIANDO NORMAS, REGRAS, LEIS QUE NÃO AJUDAM EM NADA AUMENTAR A SEGURANÇA QUE É O PRINCIPAL FOCO NA AVIACAO.

COPIEM O QUE JÁ DEU CERTO, A FORMULA DO REMEDIO JÁ ESTA ESCRITA APROVADA E TESTADA NOS ESTADOS UNIDOS A ANOS. NOSSA AVIACAO NÃO É NADA SE COMPARADA COM A DELES EM NUMERO DE PILOTOS E AVIOES E **TUDO FUNCIONA...** SEM ESTAS INVENCÕES MADE IN BRAZIL.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema

Contribuição nº 99

Colaborador: Eduardo Campos Poubel

Instituição: MRV Engenharia SA

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:

(...)

(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:

(...);

(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de solo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de solo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar esse treinamento na CIV do candidato.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.213 Concessão de habilitação de tipo

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

(a) O candidato a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (...) (2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo: (...); (ii) o treinamento de solo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar. Excluir o (iii).
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA. Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis. Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC. O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema

Contribuição nº 100
Colaborador: Eduardo Campos Poubel
Instituição: MRV Engenharia SA
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:(...) (3) treinamento de voo: (...); (ii) o treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC. (A) caso sejam utilizados dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC. (iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, desde que inclua, no mínimo: (A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais; ou (B) 10 (dez) horas de voo para helicópteros. (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;.
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:(...) (3) treinamento de voo: (...); (ii) o treinamento de voo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar em aeronave ou em dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), neste caso tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC. (iii) para aeronaves regidas sob o RBHA 91, e após o candidato cumprir o requerido em 61.211 (b), o candidato poderá cumprir como segundo em comando a familiarização com os procedimentos normais da aeronave em voo, mesmo com passageiros e carga, para o treinamento de procedimentos de emergência na aeronave o mesmo deve ser feito em voo sem passageiros e carga. (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;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA. Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis. Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC. O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC. NOSSO PAIS ESTA EM CRISE, NÃO AJUEM ACABAR COM O POUCO QUE RESTA DE EMPREGOS E COM EMPRESARIOS QUE AINDA TEM AVIOES. COPIEM OS "USA" E NÃO FACAM DA AVIAÇÃO UM MISTERIO IMPONDO REGRAS ABSURDAS A UM PAIS QUE SOFRE COM AUMENTO DE IMPOSTOS E O TAO ALTO CHAMADO "CUSTO BRASIL"
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema

Contribuição nº 101
Colaborador: DENIVALDO RODRIGUES GONDORIO
Instituição: Não informada.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.211 Aplicabilidade (...) (b) Para pilotos empregados por operadores que possuam programa de treinamento aprovado pela ANAC, os treinamentos de solo e de voo para a concessão e revalidação da habilitação de tipo devem ser feitos nos termos do programa aprovado, não se aplicando, nesse caso, a obrigatoriedade de treinamento em CTAC prevista nesta subparte.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.211 Aplicabilidade (...)

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

- (b) O treinamento de solo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve fornecer uma declaração do treinamento ministrado ao candidato.
(c) O treinamento de voo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar este treinamento na CIV ou CIV Digital do candidato.
(D) aeronaves abaixo de 12500 lbs continuando sendo TIPO Ex: BE9L

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA. Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis. Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC. O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido a exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema

Contribuição nº 102

Colaborador: DENIVALDO RODRIGUES GONDORIO

Instituição: Não informada.

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:
(...)
(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:
(...);
(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.
(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de solo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de solo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar esse treinamento na CIV do candidato.

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:
(...)
(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:
(...);
(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar. Excluir o (iii).
(3) categoria de aeronaves king Air continuando a ser TIPO

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA. Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis. Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC. O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema

Contribuição nº 103

Colaborador: DENIVALDO RODRIGUES GONDORIO

Instituição: Não informada.

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:
(...)
(3) treinamento de voo:
(...);
(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.
(A) caso sejam utilizados dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC.
(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, desde que inclua, no mínimo:
(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais; ou
(B) 10 (dez) horas de voo para helicópteros.
(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;.

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:

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

(...) (3) treinamento de voo: (...); (ii) o treinamento de voo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar em aeronave ou em dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), neste caso tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC. (iii) para aeronaves regidas sob o RBHA 91, e após o candidato cumprir o requerido em 61.211 (b), o candidato poderá cumprir como segundo em comando a familiariza-ção com os procedimentos normais da aeronave em voo, mesmo com passageiros e carga, para o treinamento de procedimentos de emergência na aeronave o mesmo deve ser feito em voo sem passageiros e carga. (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;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA. Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis. Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC. O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema

Contribuição nº 104
Colaborador: DENIVALDO RODRIGUES GONDORIO
Instituição: Não informada.
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.215 Revalidação de habilitação de tipo (a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve: (1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e (2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213(a)(4) deste Regulamento; (b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos em um CTAC. (c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento para revalidação, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável. (c)-I Para os candidatos que iniciarem o treinamento de voo até 12 de novembro de 2015, a revalidação poderá ser feita com o treinamento previsto no parágrafo 61.215(c), ainda que exista CTAC certificado ou validado para o tipo.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.215 Revalidação de habilitação de tipo (a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve: (1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e (2) ser aprovado em exame de proficiência realizado em conformidade com o parágrafo 61.213(a)(4) deste Regulamento; (b) O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável, podendo ser realizado na aeronave ou CTAC por PC ou PLA habilitado. (3) as aeronaves continuando a ser TIPO
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA. Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis. Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC. O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC. Neste caso, o RBAC ainda estaria mais restritivo que o FAR 61, pois mesmo que o candidato tenha experiência recente na aeronave, o 61,215 (b) exige um treinamento mínimo para a revalidação da habilitação.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema

Contribuição nº 105
Colaborador: Hamilton Carvalho Jr.
Instituição: AGUSTAWESTLAND do Brasil Ltda.
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) ter sido aprovado em exame de conhecimentos teóricos da ANAC de Piloto de Linha Aérea, conforme estabelecido na seção 61.137 deste Regulamento, exceto para habilitações de dirigíveis; (ii) para habilitação de tipo pertinente a uma aeronave anfíbia ou hidroaeronave, ser titular de habilitação de classe hidroavião ou anfíbio, ou possuir os requisitos necessários para a concessão de uma dessas habilitações;

(iii) ter sido aprovado, nos 12 (doze) meses anteriores ao exame de proficiência, em exame teórico da ANAC de regulamentos aeronáuticos VFR ou IFR, conforme aplicável à certificação da aeronave;

(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 ao exame de proficiência, o treinamento de solo para o tipo de aeronave em que pretenda obter a habilitação;

(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de solo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de solo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar esse treinamento 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 ao exame de proficiência, o treinamento de voo para o tipo de aeronave em que pretenda obter a habilitação;

(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

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

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, desde que inclua, no mínimo:

(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais; ou

(B) 10 (dez) horas de voo para helicópteros.

(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;

(4) proficiência:

(i) o candidato deve ser aprovado em exame de proficiência realizado em aeronave ou dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) qualificado ou validado pela ANAC.

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) ter sido aprovado em exame de conhecimentos teóricos da ANAC de Piloto de Linha Aérea, conforme estabelecido na seção 61.137 deste Regulamento, exceto para habilitações de dirigíveis;

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

(iii) ter sido aprovado, nos 12 (doze) meses anteriores ao exame de proficiência, em exame teórico da ANAC de regulamentos aeronáuticos VFR ou IFR, conforme aplicável à certificação da aeronave;

(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 ao exame de proficiência, o treinamento de solo para o tipo de aeronave em que pretenda obter a habilitação;

(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

(3) treinamento de voo:

(i) o candidato a uma habilitação de tipo deve comprovar ter concluído com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, o treinamento de voo para o tipo de aeronave em que pretenda obter a habilitação;

(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

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

(4) proficiência:

(i) o candidato deve ser aprovado em exame de proficiência realizado em aeronave ou dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) qualificado ou validado pela ANAC.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Nossa sugestão que seja excluído o item(2) (iii) da seção 61.213 Concessão de habilitação de tipo o texto "Treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA".

Esta Proposta visa estabelecer segurança ao Sistema de Segurança Operacional da Aviação Civil, onde um Piloto em comando com treinamento específico em um CTAC, Certificado/qualificado pela ANAC, seria mais segura a operação da aeronave, poderíamos sugerir "Treinamento de Voo poderá ser ministrado por um Instrutor de Voo qualificado pela ANAC, na aeronave em questão";

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Em regra, o regulamento já exige que os treinamentos de solo e de voo para a concessão e revalidação de habilitação de tipo sejam realizados em instituições certificadas pela ANAC, como os centros de treinamento.

No entanto, existem aeronaves para as quais não há qualquer entidade certificada para ministrar treinamento, e é para esses casos que o regulamento permite excepcionalmente que o treinamento seja ministrado por piloto comercial ou por piloto de linha aérea.

A alteração sugerida nesta contribuição impossibilitaria o treinamento para as aeronaves tipo que não são atendidas pelos CTACs existentes.

Contribuição nº 106

Colaborador: Hamilton Carvalho Jr.

Instituição: AGUSTAWESTLAND do Brasil Ltda.

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

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

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

(b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos em um CTAC.

(c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento para revalidação, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável.

(c)-I Para os candidatos que iniciarem o treinamento de voo até 12 de novembro de 2015, a revalidação poderá ser feita com o treinamento previsto no parágrafo 61.215(c), ainda que exista CTAC certificado ou validado para o tipo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

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

(b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos em um CTAC.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Nossa sugestão que seja **excluído** o item(c) e (c)-I da seção **61.215 Revalidação de habilitação de tipo**; o texto "Treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA".

Esta Proposta visa estabelecer segurança ao Sistema de Segurança Operacional de Aviação Civil, onde um Piloto em comando com treinamento específico em um CTAC, Certificado/qualificado pela ANAC, seria mais segura a operação da aeronave, poderíamos sugerir "**Treinamento de Voo poderá ser ministrado por um Instrutor de Voo qualificado pela ANAC, na aeronave em questão**";

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Em regra, o regulamento já exige que os treinamentos de solo e de voo para a concessão e revalidação de habilitação de tipo sejam realizados em instituições certificadas pela ANAC, como os centros de treinamento.

No entanto, existem aeronaves para as quais não há qualquer entidade certificada para ministrar treinamento, e é para esses casos que o regulamento permite excepcionalmente que o treinamento seja ministrado por piloto comercial ou piloto de linha aérea.

A alteração sugerida nesta contribuição impossibilitaria o treinamento para as aeronaves tipo que não são atendidas pelos CTACs existentes.

Contribuição nº 107

Colaborador: Hamilton Carvalho Jr.

Instituição: AGUSTAWESTLAND do Brasil Ltda.

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

61.217 - Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de tipo

(b) Quando tratar-se de habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave correspondente, as prerrogativas do titular da habilitação de tipo limitam-se apenas à aeronave na qual tenha sido realizada a instrução de voo e o exame de proficiência. Para estar qualificado a operar outro modelo de aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação deverá ter recebido o treinamento de diferenças ou de familiarização, conforme aplicável. O treinamento de diferenças deve ser realizado em CTAC certificado pela ANAC ou, caso este não exista, por um PC ou PLA qualificado no modelo. Já o treinamento de familiarização pode ser ministrado, em quaisquer casos, por um CTAC ou por um PC ou PLA qualificado no modelo. O responsável pela instrução deve fornecer um certificado, caso se trate de um CTAC, ou endossar a CIV do piloto, caso se trate de um PC ou PLA, atestando que o piloto instruído se encontra em condições de operar aquele modelo de aeronave com segurança.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.217 - Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de tipo

(b) Quando tratar-se de habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave correspondente, as prerrogativas do titular da habilitação de tipo limitam-se apenas à aeronave na qual tenha sido realizada a instrução de voo e o exame de proficiência. Para estar qualificado a operar outro modelo de aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação deverá ter recebido o treinamento de diferenças ou de familiarização, conforme aplicável. O treinamento de diferenças deve ser realizado em CTAC certificado pela ANAC. o treinamento de familiarização pode ser ministrado, em quaisquer um CTAC. O responsável pela instrução deve fornecer um certificado, atestando que o piloto instruído se encontra em condições de operar aquele modelo de aeronave com segurança.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Nossa sugestão que seja **excluído** do item(b) da seção **61.217 Prerrogativas e limitações do titular de uma habilitação de tipo** o texto "por um PC ou PLA qualificado no modelo".

Esta Proposta visa estabelecer segurança ao Sistema de Segurança Operacional da Aviação Civil, onde um Piloto em comando com treinamento específico em um CTAC, Certificado/qualificado pela ANAC, seria mais segura a operação da aeronave, poderíamos sugerir "**Por um Instrutor de Voo qualificado pela ANAC, na aeronave em questão**";

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Em regra, o regulamento já exige que os treinamentos de solo e de voo para a concessão e revalidação de habilitação de tipo sejam realizados em instituições certificadas pela ANAC, como os centros de treinamento.

No entanto, existem aeronaves para as quais não há qualquer entidade certificada para ministrar treinamento, e é para esses casos que o regulamento permite excepcionalmente que o treinamento seja ministrado por piloto comercial ou piloto de linha aérea.

A alteração sugerida nesta contribuição impossibilitaria o treinamento para as aeronaves tipo que não são atendidas pelos CTACs existentes.

Contribuição nº 108

Colaborador: FLAVIO BARBOSA MESQUITA

Instituição: PAIC PARTICIPAÇÕES LTDA

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

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

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

(b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos em um CTAC.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

(c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento para revalidação, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável.

(c)-I Para os candidatos que iniciarem o treinamento de voo até 12 de novembro de 2015, a revalidação poderá ser feita com o treinamento previsto no parágrafo 61.215(c), ainda que exista CTAC certificado ou validado para o tipo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

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

(b) O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, podendo ser realizado na aeronave ou CTAC por PC ou PLA habilitado.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes países ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

Neste caso, o RBAC ainda estaria mais restritivo que o FAR 61, pois mesmo que o candidato tenha experiência recente na aeronave, o 61,215 (b) exige um treinamento mínimo para a revalidação da habilitação. ABSURDO...

Um absurdo se o mesmo piloto já e habilitado no equipamento e anualmente realiza recheques, cabe ao examinador da ANAC avaliar se o mesmo piloto ainda mantém proficiência no equipamento ou tipo. A ANAC exigir experiência recente a um piloto que pode sair com o avião enquanto sua habilitação esta valida ate um dia antes do vencimento da mesma e depois exigir experiência, é simplesmente piada...O chegador terá esta responsabilidade de aprovar ou não o candidato caso o mesmo não cumpra as manobras exigidas e o candidato obviamente, não será louco de ir para uma avaliação sem ter treinado antes caso não esteja voando regularmente o equipamento.

POR FAVOR, NÃO COMPLIQUEM A AVIACAO BRASILEIRA... SOMOS UM PAIS MARAVILHOSO POREM A BUROCRACIA ACABA COM EMPREGOS E NÃO DEIXAM ALAVANCAR O PROGRESSO.

AJUDEM AOS PILOTOS E EMPRESARIOS QUE AINDA CONSEGUEM TER AVIOES.

MUITOS DOS SENHORES SÃO PILOTOS E SABEM COMO É DIFICIL COMEÇAR NESTA CARREIRA.

VOCES ESTAO DESTRUINDO SONHOS E EMPREGOS, CRIANDO NORMAS, REGRAS, LEIS QUE NÃO AJUDAM EM NADA AUMENTAR A SEGURANÇA QUE É O PRINCIPAL FOCO NA AVIACAO.

COPIEM O QUE JÁ DEU CERTO, A FORMULA DO REMEDIO JÁ ESTA ESCRITA APROVADA E TESTADA NOS ESTADOS UNIDOS A ANOS.NOSSA AVIACAO NÃO É NADA SE COMPARADA COM A DELES EM NUMERO DE PILOTOS E AVIOES E TUDO FUNCIONA... SEM ESTAS INVENCÕES MADE IN BRAZIL.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 109

Colaborador: FLAVIO BARBOSA MESQUITA

Instituição: PAIC PARTICIPAÇÕES LTDA

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:(...)

(3) treinamento de voo: (...);

(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

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

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, desde que inclua, no mínimo:

(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais; ou (B) 10 (dez) horas de voo para helicópteros.

(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;.

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:(...)

(3) treinamento de voo: (...);

(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar em aeronave ou em dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), neste caso tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC.

(iii) para aeronaves regidas sob o RBHA 91, e após o candidato cumprir o requerido em 61.211 (b), o candidato poderá cumprir como segundo em comando a familiarização com os procedimentos normais da aeronave em voo, mesmo com passageiros e carga, para o treinamento de procedimentos de emergência na aeronave o mesmo deve ser feito em voo sem passageiros e carga.

(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;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes países ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

NOSSO PAIS ESTA EM CRISE, NÃO AJUDEM ACABAR COM O POUCO QUE RESTA DE EMPREGOS E COM EMPRESARIOS QUE AINDA TEM AVIOES. COPIEM OS "USA" E NÃO FACAM DA AVIAÇÃO UM MISTERIO IMPONDO REGRAS ABSURDAS A UM PAIS QUE SOFRE COM AUMENTO DE IMPOSTOS E O TAO ALTO CHAMADO "CUSTO BRASIL"

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 110

Colaborador: FLAVIO BARBOSA MESQUITA

Instituição: PAIC PARTICIPAÇÕES LTDA

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:

(...)

(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:

(...);

(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de solo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de solo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar esse treinamento na CIV do candidato.

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:

(...)

(2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo:

(...);

(ii) o treinamento de solo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar.

Excluir o (iii).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 111

Colaborador: FLAVIO BARBOSA MESQUITA

Instituição: PAIC PARTICIPAÇÕES LTDA

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

61.211 Aplicabilidade

(...)

(b) Para pilotos empregados por operadores que possuam programa de treinamento aprovado pela ANAC, os treinamentos de solo e de voo para a concessão e revalidação da habilitação de tipo devem ser feitos nos termos do programa aprovado, não se aplicando, nesse caso, a obrigatoriedade de treinamento em CTAC prevista nesta subparte

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.211 Aplicabilidade

(...)

(b) O treinamento de solo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve fornecer uma declaração do treinamento ministrado ao candidato.

(c) O treinamento de voo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar este treinamento na CIV ou CIV Digital do candidato.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido a exigência de treinamento exclusivo em CTAC/SIMULADORES. NOSSO PAIS ESTA EM CRISE, NÃO AJUDEM ACABAR COM O POUCO QUE RESTA DE EMPREGOS E COM EMPRESARIOS QUE AINDA TEM AVIOES. COPIEM OS "USA" E NÃO FACAM DA AVIAÇÃO UM MISTERIO IMPONDO REGRAS ABSURDAS A UM PAIS QUE SOFRE COM AUMENTO DE IMPOSTOS E O TAO ALTO CHAMADO "CUSTO BRASIL".

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Contribuição nº 112
Colaborador: Oswaltes de Castro Alves
Instituição: APPA
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.211 Aplicabilidade (...) (b) Para pilotos empregados por operadores que possuam programa de treinamento aprovado pela ANAC, os treinamentos de solo e de voo para a concessão e revalidação da habilitação de tipo devem ser feitos nos termos do programa aprovado, não se aplicando, nesse caso, a obrigatoriedade de treinamento em CTAC prevista nesta subparte.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.211 Aplicabilidade (...) (b) O treinamento de solo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve fornecer uma declaração do treinamento ministrado ao candidato. (c) O treinamento de voo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar este treinamento na CIV ou CIV Digital do candidato.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA. Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes países ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis. Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC. O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido a exigência de treinamento exclusivo em CTAC, além dos excessivos custos para o operador, anualmente.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 113
Colaborador: Oswaltes de Castro Alves
Instituição: APPA
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: (...) (2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo: (...); (ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC. (iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de solo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de solo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar esse treinamento na CIV do candidato
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: (...) (2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo: (...); (ii) o treinamento de solo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar. Excluir o (iii).
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Verifica-se que NÃO HÁ no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA. Se a obrigatoriedade se justificasse, a mesma exigência seria cobrada nos EUA, visto que a aviação geral nos EUA é expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis. Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC. O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC, lembrando que é realizado um voo de avaliação por um INSPAC ANAC.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 114
Colaborador: Oswaltes de Castro Alves
Instituição: APPA
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: (...) (3) treinamento de voo: (...);

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.
(A) caso sejam utilizados dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC.
(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, desde que inclua, no mínimo:
(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões à reação e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais; ou
(B) 10 (dez) horas de voo para helicópteros.
(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;.

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:

(...)

(3) treinamento de voo:

(...);

(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar em aeronave ou em dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), neste caso tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC.

(iii) para aeronaves regidas sob o RBHA 91, e após o candidato cumprir o requerido em 61.211 (b), o candidato poderá cumprir como segundo em comando a familiarização com os procedimentos normais da aeronave em voo, mesmo com passageiros e carga, para o treinamento de procedimentos de emergência na aeronave o mesmo deve ser feito em voo sem passageiros e carga.

(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 ou comprovante de treinamento.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 115

Colaborador: Oswaltes de Castro Alves

Instituição: APPA

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

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

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

(b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos em um CTAC.

(c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento para revalidação, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável.

(c)-I Para os candidatos que iniciarem o treinamento de voo até 12 de novembro de 2015, a revalidação poderá ser feita com o treinamento previsto no parágrafo 61.215(c), ainda que exista CTAC certificado ou validado para o tipo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

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

(b) O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável, podendo ser realizado na aeronave ou CTAC por PC ou PLA habilitado.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

Neste caso, o RBAC ainda estaria mais restritivo que o FAR 61, pois mesmo que o candidato tenha experiência recente na aeronave, o 61.215 (b) exige um treinamento mínimo para a revalidação da habilitação.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 116

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro
Instituição: Embraer
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Apesar de eliminada a necessidade de requalificação, esta palavra ainda está presente em alguns trechos do documento. A Embraer sugere que o conteúdo do RBAC 61 – Emenda 6 seja revisado para que as correções pontuais necessárias sejam efetuadas.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não informado.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não informado.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aceita Os trechos em questão foram corrigidos.

Contribuição nº 117
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro
Instituição: Embraer
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
A definição de “avião de alto desempenho” conforme o 61.2(a)(4) difere daquela já existente na IS nº 61.004. Esta definição, no âmbito da IS, indica que conhecimento adicional é requerido para um modelo de aeronave no caso do requerente à habilitação não ser detentor de uma licença de PLA ou não ter conhecimento teórico comprovado equivalente ao necessário para a obtenção de uma licença de PLA. Já a definição proposta através do RBAC 61 – Emenda 6 considera como avião de alto desempenho aquele que possua mais de 200hp, motores convencionais e que requeira habilitação de classe. Pela definição proposta no RBAC 61, aeronaves de altíssimo desempenho, mas que requeiram habilitação de tipo, não recebem a denominação de AAD, enquanto outras de desempenho muito menor recebem. Para evitar interpretações equivocadas, a Embraer sugere a padronização da definição de “avião de alto desempenho” em ambos os documentos mencionados (IS 61.004 e RBAC 61 - Emenda 6). Como sugestão, a exigência de conhecimento adicional pode ser feita para aeronaves de alto desempenho e que requeiram habilitação de classe.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não informado.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Não informado.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente aceita O conceito de aeronave de alto desempenho foi excluído da versão final da proposta. A necessidade ou não de treinamento específico e endosso na CIV para cada modelo de uma determinada classe será definido pela ANAC por Instrução Suplementar, considerando a complexidade dos modelos, a avaliação operacional da autoridade certificadora e as recomendações do fabricante.

Contribuição nº 118
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro
Instituição: Embraer
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.2(a)(15) <i>Instrutor de voo</i> significa piloto devidamente habilitado e qualificado pela ANAC para atuar em atividade de instrução de voo conforme habilitações de classe, tipo ou operação válidas das quais seja, também, titular habilitado em nível de piloto em comando.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.2(a)(4) <i>Instrutor de voo</i> significa piloto devidamente habilitado e qualificado pela ANAC para atuar em atividade de instrução de voo conforme habilitações de classe, tipo ou operação válidas das quais seja, também, titular habilitado em nível de piloto em comando. O piloto do fabricante aeronáutico também é considerado instrutor de voo para as aeronaves de sua fabricação.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A Embraer sugere a inclusão do piloto do fabricante aeronáutico como instrutor de voo pelo fato dele possuir profundo conhecimento sobre as características de projeto e operação das aeronaves. Suas atribuições incluem ensaios das aeronaves durante seu desenvolvimento, participação na determinação dos níveis de comunalidade entre as aeronaves, supervisão em rota de pilotos de clientes, suporte na elaboração dos programas de treinamento de clientes, treinamento do cadre inicial de instrutores dos clientes, avaliação do projeto sob aspectos de operação, ergonomia e eficiência, dentre outros. Eventualmente, alguns destes pilotos podem estar envolvidos diretamente com as atividades do CTAC do fabricante, podendo ser identificados como instrutores de voo através do RBAC 142. Mesmo os pilotos que não estão diretamente envolvidos com as rotinas do CTAC exercem uma gama de atividades relacionadas a treinamento que justificam sua denominação como instrutores de voo.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita As atividades realizadas pelos pilotos do fabricante aeronáutico dispensam a habilitação de instrutor de voo. Para as atividades realizadas por eles já existe a previsão da autorização de piloto de ensaio em voo (PEV). Além disso, não foi encontrada previsão semelhante nos regulamentos internacionais consultados.

Contribuição nº 119
Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro
Instituição: Embraer
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.5
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Incluir subitem: 61.5(f) Para aeronaves com Certificado de Autorização de Voo Experimental, não é requerida habilitação de tipo conforme parágrafo 61.5(b)(3).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Para uma aeronave com Certificado de Autorização de Voo Experimental que nunca possuiu um Certificado de Aeronavegabilidade Padrão, não existe um tipo definido para ser averbado na licença do piloto. Esta proposta está alinhada com o requisito 61.31(l) do 14 CFR Part 61 (FAA).

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita.

O precedente da regulamentação norte-americana possui detalhes que não condizeriam com a adoção da proposta a fim de estender a habilitação de classe irrestritamente a todas as aeronaves experimentais. Naquele país, as aeronaves experimentais que por algum motivo não possuam uma habilitação de tipo estabelecida, mas que se enquadrem nos critérios de peso ou motorização para serem consideradas "tipo" para fins de habilitação não podem ser operadas somente com uma habilitação de classe. A Order 8900.1 (Volume 5, Chapter 9, Section 2 – Other Airman Authorizations), estabelece que nesses casos é requerida uma LOA para o piloto em comando específica para o modelo operado, e estabelece os requisitos para obtê-la, tais como experiência mínima, instrução e exame proficiência:

5-1578

GENERAL.

A.

Background. There has been an increase in requests for authorizations to operate aircraft in the experimental category, including surplus military, turbojet-powered, experimental/amateur-built, or other foreign-manufactured aircraft **for which no type rating exists**. Examples of such models are the Tiger, Invader, MIG-15, Fouga Magister, and the BD-5J.

1) Operating limitations issued for aircraft such as these **may require the PIC to either hold a type rating on his or her pilot certificate for aircraft that have a type rating designation, or obtain an authorization from the FAA to fly such aircraft**.

2) Because type rating designations for many of these aircraft have not been established, a type rating is not available to operate certain aircraft. **In the absence of type ratings for these aircraft, it is the FAA's objective to ensure for the pilots flying these aircraft a level of safety and proficiency similar to what is available for an aircraft with a type rating**.

4) This chapter provides guidance to aviation safety inspectors (ASI), instructors, and experimental aircraft examiners (EAE) on the appropriate methods for a pilot to become qualified to operate U.S. and non-U.S. experimental/exhibition aircraft (see Figure 5-173) that the operating limitations require an FAA-issued authorization to act as PIC. Additional guidance is provided for issuing an authorization to fly these aircraft and listing any applicable limitations on an airman certificate.

5-1579

AIRCRAFT REQUIRING AUTHORIZATIONS.

B. Certain aircraft that have been issued **special U.S. airworthiness certificates, and for which a type rating designation has not been established**, require an authorization (previously an LOA) for the operation of the aircraft by the PIC. **Aircraft requiring authorizations for operation include:**

1) Those aircraft that would normally require a type designation and require the PIC to hold a type rating, and which fall under the requirements of § 61.31(a)(1) through (3), including:

• Aircraft with a maximum gross weight in excess of 12,500 pounds (§ 61.31(a)(1)).

• Turbojet-powered aircraft (§ 61.31(a)(2)).

2) Piston-powered surplus military experimental aircraft with more than 800 horsepower and with a never-exceed speed (VNE) in excess of 250 knots (e.g., Bearcat, certain Trojan models, and the Messerschmitt BF-109).

3) Any turbine-powered surplus military or turbojet-powered experimental aircraft for which the FAA has not established a type rating. Examples include the MIG-15, Skyhawk, Mohawk, and BD-10.

4) Both piston- and turbine-powered rotorcraft whose maximum gross weight exceeds 12,500 pounds.

5) Non-U.S. registered aircraft operating under a special flight authorization and operated by a pilot with only a U.S. pilot certificate may require an aircraft authorization.

As exigências acima possuem objetivo de garantir que pilotos não operem aeronaves de complexidade muito superior à que estão capacitados sem verificação de proficiência prévia, o que seria possível caso somente se exigisse uma habilitação MLTE para operar um jato experimental de grande porte, como proposto.

Por isso, a ANAC opta por não adotar a proposta desta contribuição no momento.

Contribuição nº 120

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro

Instituição: Embraer

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

61.215(b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos em um CTAC.

61.215(c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento para revalidação, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável.

61.215(c)-I Para os candidatos que iniciarem o treinamento de voo até 12 de novembro de 2015, a revalidação poderá ser feita com o treinamento previsto no parágrafo 61.215(c), ainda que exista CTAC certificado ou validado para o tipo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.215(b) Reservado.

61.215(c) Esse treinamento poderá ser realizado em um CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo ou ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável. No caso de instrução ministrada por um PC ou PLA, ao término da instrução, o instrutor é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência.

61.215(c)-I Reservado.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

61.215(b) Reservado.

61.215(c) Esse treinamento poderá ser realizado em um CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo ou ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável. No caso de instrução ministrada por um PC ou PLA, ao término da instrução, o instrutor é responsável por endossar a CIV do aluno, declarando que este é competente para realizar, de forma segura, todas as manobras necessárias para ser aprovado no exame de proficiência.

61.215(c)-I Reservado.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Com a alteração da definição de habilitações de tipo e classe que consta da seção 61.5 do RBAC 61, diversas aeronaves anteriormente consideradas "tipo" passarão a ser consideradas "classe" para fins de habilitação e treinamento, e não mais estarão sujeitas às regras da Subparte K, que requerem o treinamento em CTACs citado na contribuição.

As aeronaves que, mesmo após a alteração, permanecerem classificadas como tipo (isto é, aquelas com PMD superior a 12.500lbs, certificadas com tripulação mínima de 2 pilotos ou aviões a reação) são notoriamente aeronaves de maior complexidade, e por isso é natural que os requisitos de treinamento sejam mais demandantes. Conforme já exposto por ocasião da proposta de Emenda 04 ao RBAC 61, a ANAC sustenta a posição de que, em se tratando de aeronaves de maior complexidade (isto é, aeronaves que requerem uma habilitação de tipo), a realização do treinamento em Centros de Treinamento certificados é um passo importante para o aumento da segurança e para a difusão da cultura de padronização operacional no país. Para essas aeronaves, a complexidade da operação justifica a necessidade de treinamento em instituições aprovadas, que via de regra utilizam dispositivos de simulação, que representam de maneira mais fidedigna situações operacionais importantes, tais como emergências a baixa altura (decolagem/pouso), despressurização, falhas de sistemas, etc., que não seriam possíveis de se simular adequadamente na instrução em aeronave.

A redução de custos operacionais, apesar de ser uma busca legítima do mercado, não pode preponderar sobre a qualidade do treinamento dos tripulantes, que é essencial para a condução segura das operações em situações normais e crítica nas situações de emergência. O papel da Agência é exatamente impedir que situações do mercado tais como crises econômicas gerem decréscimo da segurança, e faz isso por meio do estabelecimento de mínimos em regulamento como o RBAC 61.

Note-se, por fim, que os custos do treinamento em CTAC devem ser avaliados não em termos absolutos, mas sim comparativamente com o custo operacional de se ministrar o treinamento em aeronave. Quando realizado corretamente, o treinamento de pilotos em aeronave consome várias horas de voo de aeronave "vazia", isto é, sem transportar passageiros ou carga, realizando manobras que muitas vezes causam desgaste no equipamento (ex: decolagem rejeitada) ou o expõem a riscos maiores que uma operação normal (ex: simulações de pane). Em aeronaves de custo operacional elevado, como é o caso de aviões a jato e helicópteros de grande porte, não raro o treinamento em aeronave pode ser mais custoso que o treinamento oferecido por centros de treinamento em simuladores de voo.

Em síntese, a ANAC entende que a alteração das definições de classe e tipo realizadas na presente emenda criam no regulamento uma progressão adequada da complexidade dos treinamentos de piloto (regras mais simples para aeronaves mais simples e mais demandantes para aeronaves mais complexas), e não vislumbra a necessidade de alterações a curto prazo no modelo proposto.

Contribuição nº 121

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro

Instituição: Embraer

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

61.215

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Incluir subitem:

61.215(d). Para habilitações de tipo de aeronaves que requerem mais de um piloto, o piloto deve

(1) nos últimos 12 meses, ter realizado um exame de proficiência em uma aeronave tipo que requer mais de um piloto; e

(2) nos últimos 24 meses, ter realizado exame de proficiência na aeronave tipo que pretenda atuar como piloto.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O alinhamento do RBAC 61 com o 14 CFR Part 61 (FAA) traz uma redução da quantidade de exames de proficiência sem a redução da qualidade do piloto, uma vez que ele continuará, pelo menos a cada 12 meses, realizando um exame de proficiência.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

A ANAC entende que a alteração das definições de habilitação de classe e tipo realizada na Emenda 06 ao RBAC 61 irá requerer, ao menos em um primeiro momento, acompanhamento mais próximo pela Agência Reguladora, em virtude de se tratar de uma alteração relevante na sistemática de habilitação de pilotos no país. Em virtude disso, a flexibilização das revalidações de tipo, apesar de possuir precedente na regulamentação norte-americana, não será implementada no momento.

Contribuição nº 122

Colaborador: Paulo Márcio Martins de Góes Monteiro

Instituição: Embraer

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

61.217(b). Quando tratar-se de habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave correspondente, as prerrogativas do titular da habilitação de tipo limitam-se apenas à aeronave na qual tenha sido realizada a instrução de voo e o exame de proficiência. Para estar qualificado a operar outro modelo de aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação deverá ter recebido o treinamento de diferenças ou de familiarização, conforme aplicável. O treinamento de diferenças deve ser realizado em CTAC certificado pela ANAC ou, caso este não exista, por um PC ou PLA qualificado no modelo. Já o treinamento de familiarização pode ser ministrado, em quaisquer casos, por um CTAC ou por um PC ou PLA qualificado no modelo. O responsável pela instrução deve fornecer um certificado, caso se trate de um CTAC, ou endossar a CIV do piloto, caso se trate de um PC ou PLA, atestando que o piloto instruído se encontra em condições de operar aquele modelo de aeronave com segurança.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.217(b). Quando tratar-se de habilitação de tipo que possua mais de um modelo de aeronave correspondente, as prerrogativas do titular da habilitação de tipo limitam-se apenas à aeronave na qual tenha sido realizada a instrução de voo e o exame de proficiência. Para estar qualificado a operar outro modelo de aeronave pertencente à mesma habilitação de tipo, o titular da habilitação deverá ter recebido o treinamento de diferenças ou de familiarização, conforme aplicável. O treinamento de diferenças deve ser realizado em CTAC certificado pela ANAC ou, caso este não exista, por um PC ou PLA qualificado no modelo. Já o treinamento de familiarização pode ser ministrado, em quaisquer casos, por um CTAC ou por um PC ou PLA qualificado no modelo. O responsável pela instrução deve fornecer um certificado, caso se trate de um CTAC, ou endossar a CIV do piloto, caso se trate de um PC ou PLA, atestando que o piloto instruído se encontra em condições de operar aquele modelo de aeronave com segurança. **O treinamento de familiarização é aquele que somente inclui a leitura de material didático sobre as diferenças entre modelos de um mesmo tipo, ou de acordo com o relatório de avaliação operacional. Neste treinamento o próprio piloto é o responsável pela sua qualificação não sendo necessário nenhum tipo de endosso adicional.**

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O texto proposto está alinhado com a definição de treinamento de familiarização da IS nº 61.004. Caso a alteração não seja aceita, não existirá a comunalidade A/A/A para aeronaves com a mesma habilitação de tipo.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

<p>Contribuição aceita</p> <p>Texto adequado conforme proposto. De fato, a IS 61-004 hoje já deixa claro que o treinamento de familiarização na aeronave pode consistir somente em leitura de material didático, sem necessidade de endosso ou curso formal:</p> <p><i>4.1.5 Um treinamento de familiarização é aquele que somente inclui a leitura de material didático sobre as diferenças entre modelos de um mesmo tipo, ou estudo dirigido por computador, de acordo com o relatório de avaliação operacional do grupo de avaliação de aeronaves da ANAC designado ou com relatório de avaliação operacional da autoridade de aviação civil responsável pela certificação de tipo da aeronave; e</i></p> <p><i>4.1.6 Um treinamento de diferenças é aquele que inclui tempo de instrução dedicada em sala de aula, com verificação de conhecimentos teóricos, podendo também incluir tempo de instrução em voo, com a respectiva verificação de proficiência, de acordo com o relatório de avaliação operacional do Grupo de Avaliação de Aeronaves da ANAC designado ou com o relatório de avaliação operacional da autoridade de aviação civil responsável pela certificação de tipo da aeronave.</i></p> <p>Isso ocorre pois o treinamento de familiarização é previsto para a modelos de aeronave muito semelhantes, que não apresentam diferenças operacionais relevantes o suficiente para necessitar de uma instrução formal.</p> <p>A fim de manter este procedimento conforme já estabelecido hoje na IS, o texto do Regulamento foi alterado conforme sugerido nesta contribuição, com apenas algumas adequações textuais.</p>

<p>Contribuição nº 123</p> <p>Colaborador: MAURO JOSÉ HART</p> <p>Instituição: PARTICULAR</p> <p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>61.211 Aplicabilidade (...) (b) Para pilotos empregados por operadores que possuam programa de treinamento aprovado pela ANAC, os treinamentos de solo e de voo para a concessão e revalidação da habilitação de tipo devem ser feitos nos termos do programa aprovado, não se aplicando, nesse caso, a obrigatoriedade de treinamento em CTAC prevista nesta subparte.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>61.211 Aplicabilidade (...) (b) O treinamento de solo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve fornecer uma declaração do treinamento ministrado ao candidato. (c) O treinamento de voo deve ser ministrado por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar este treinamento na CIV ou CIV Digital do candidato.</p> <p>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</p> <p>Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA. Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis. Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC. O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido a exigência de treinamento exclusivo em CTAC/SIMULADORES.</p> <p>ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC</p> <p>Contribuição não aceita</p> <p>Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.</p>

<p>Contribuição nº 124</p> <p>Colaborador: MAURO JOSÉ HART</p> <p>Instituição: PARTICULAR</p> <p>TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR</p> <p>61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O candidato a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (...) (2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo: (...); (ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC. (iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de solo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de solo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar esse treinamento na CIV do candidato.</p> <p>TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO</p> <p>61.213 Concessão de habilitação de tipo (a) O candidato a uma habilitação de tipo deve cumprir o seguinte: (...) (2) conhecimentos teóricos e treinamento de solo: (...); (ii) o treinamento de solo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar. Excluir o (iii).</p> <p>JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE</p> <p>Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.</p>

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.
Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.
O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 125

Colaborador: MAURO JOSÉ HART

Instituição: PARTICULAR

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:(...)

(3) treinamento de voo: (...);

(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido em um CTAC, de acordo com um programa de treinamento aprovado pela ANAC.

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

(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, desde que inclua, no mínimo:

(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais; ou (B) 10 (dez) horas de voo para helicópteros.

(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;.

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:(...)

(3) treinamento de voo: (...);

(ii) o treinamento de voo deve ser conduzido por PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com programa de treinamento do fabricante ou similar em aeronave ou em dispositivos de treinamento para simulação de voo (FSTD), neste caso tais dispositivos devem estar qualificados ou validados pela ANAC.

(iii) para aeronaves regidas sob o RBHA 91, e após o candidato cumprir o requerido em 61.211 (b), o candidato poderá cumprir como segundo em comando a familiarização com os procedimentos normais da aeronave em voo, mesmo com passageiros e carga, para o treinamento de procedimentos de emergência na aeronave o mesmo deve ser feito em voo sem passageiros e carga.

(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;

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.

Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.

O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 126

Colaborador: MAURO JOSÉ HART

Instituição: PARTICULAR

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

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

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

(b) Os treinamentos de solo e de voo para revalidação devem ser conduzidos em um CTAC.

(c) Caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento para revalidação, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, esse treinamento poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave. O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, 20% (vinte por cento) das horas de voo previstas nos parágrafos 61.213(a)(3)(iii)(A) ou 61.213(a)(3)(iii)(B), conforme aplicável.

(c)-I Para os candidatos que iniciarem o treinamento de voo até 12 de novembro de 2015, a revalidação poderá ser feita com o treinamento previsto no parágrafo 61.215(c), ainda que exista CTAC certificado ou validado para o tipo.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.215 Revalidação de habilitação de tipo

(a) Para revalidar uma habilitação de tipo, o requerente deve:

(1) ter concluído, com aproveitamento, nos 6 (seis) meses anteriores ao exame de proficiência, treinamento de solo e de voo para a revalidação da habilitação referente ao tipo da aeronave requerida; e

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

(b) O treinamento deverá, nesse caso, incluir, no mínimo, podendo ser realizado na aeronave ou CTAC por PC ou PLA habilitado.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Verifica-se que não há no FAR 61 a obrigatoriedade do treinamento em CTAC, mesmo estando a maioria destes centros localizados nos EUA.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Se tal obrigatoriedade se justificasse, a mesma existiria nos EUA, visto a aviação geral nestes pais ser expressivamente maior que a brasileira, havendo, portanto um universo amostral muito maior o que gera dados estatísticos mais confiáveis.
Existe nos EUA também a possibilidade da habilitação SIC na qual um PC/MLTE/IFRA pode compor tripulação em aeronave tipo operando sob o RBHA 91 a fim de adquirir experiência antes de ser checado PIC.
O baixo índice de acidentes relacionados às aeronaves tipo na aviação geral não justifica um aumento dos custos operacionais nesta monta devido à exigência de treinamento exclusivo em CTAC.
Neste caso, o RBAC ainda estaria mais restritivo que o FAR 61, pois mesmo que o candidato tenha experiência recente na aeronave, o 61,215 (b) exige um treinamento mínimo para a revalidação da habilitação. ABSURDO...
Um absurdo se o mesmo piloto já e habilitado no equipamento e anualmente realiza recheques, cabe ao examinador da ANAC avaliar se o mesmo piloto ainda mantém proficiência no equipamento ou tipo. A ANAC exigir experiência recente a um piloto que pode sair com o avião enquanto sua habilitação esta valida ate um dia antes do vencimento da mesma e depois exigir experiência, é simplesmente piada...O chegador terá esta responsabilidade de aprovar ou não o candidato caso o mesmo não cumpra as manobras exigidas e o candidato obviamente, não será louco de ir para uma avaliação sem ter treinado antes caso não esteja voando regularmente o equipamento.
POR FAVOR, NÃO COMPLIQUEM A AVIACAO BRASILEIRA... SOMOS UM PAIS MARAVILHOSO POREM A BUROCRACIA ACABA COM EMPREGOS E NÃO DEIXAM ALAVANCAR O PROGRESSO.
AJUDEM AOS PILOTOS E EMPRESARIOS QUE AINDA CONSEGUEM TER AVIOES.
MUITOS DOS SENHORES SÃO PILOTOS E SABEM COMO É DIFICIL COMEÇAR NESTA CARREIRA.
VOCES ESTAO DESTRUINDO SONHOS E EMPREGOS, CRIANDO NORMAS, REGRAS, LEIS QUE NÃO AJUDAM EM NADA AUMENTAR A SEGURANÇA QUE É O PRINCIPAL FOCO NA AVIACAO.
COPIEM O QUE JÁ DEU CERTO, A FORMULA DO REMEDIO JÁ ESTA ESCRITA APROVADA E TESTADA NOS ESTADOS UNIDOS A ANOS. NOSSA AVIACAO NÃO É NADA SE COMPARADA COM A DELES EM NUMERO DE PILOTOS E AVIOES E **TUDO FUNCIONA...** SEM ESTAS INVENCÕES MADE IN BRAZIL.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 69, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 127

Colaborador: Raul Marinho Gregorin

Instituição: SNA-Sindicato Nacional dos Aeronautas / APPA-Associação dos Pilotos e Proprietários de Aeronaves / ABAG-Associação Brasileira de Aviação Geral

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

Trecho #1: Inclusão de regras alternativas para requalificação de experiência recente - possibilidade de requalificação em voo sem passageiros ou carga
Seção 61.21 – item “d” (adicional)

- x -

Trecho #2: Modificação nas regras para contagem de registro de 50% das horas de voo como SIC em aeronave “single pilot” – possibilidade de registro integral do tempo de voo, mantidos os 50% para a concessão de licença de piloto de grau superior

Seção 61.29 – item “d”

- x -

Trecho #3: Modificação/inclusão nas/de regras para revalidação de Habilitações de Classe, de Instrutor de Voo, de Piloto Agrícola, de Rebocador de Planador e de Lançador de Paraquedista – possibilidade de revalidação por experiência

Seções 61.197, 61.235, 61.245, 61.255 e 61.265 – itens “a”

- x -

Trecho #4: Inclusão de regras alternativas para concessão e revalidação de Habilitação de Tipo de SIC – possibilidade de concessão e revalidação de Habilitação de TIPO de SIC sem treinamento em CTAC

Seções 61.213 e 61.215 – itens adicionais

Trecho #5: Inclusão de regras alternativas para a revalidação de Habilitação de Tipo de PIC em casos em que o piloto seja detentor de mais de uma Habilitação de Tipo – possibilidade de revalidação em anos alternados

Seção 61.215 – item adicional

- x -

Trecho #6: Modificação nas regras para concessão de Licença de Piloto Privado – não obrigatoriedade de instrução em centro de instrução certificado e obrigatoriedade do treinamento de parafusos para a Categoria Avião

Seção 61.79 – item “a” (caput) e sub-item (1)(v)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Trecho #1: Modificação nas regras para experiência recente - possibilidade de requalificação em voo sem passageiros ou carga

“(d) Para a requalificação de experiência recente conforme os requisitos desta seção, o piloto poderá fazê-lo em voos em duplo-comando de instrução acompanhado de um instrutor de voo habilitado; como segundo em comando acompanhado de um piloto em comando habilitado; ou em um voo solo, sem propósitos comerciais, e sem a presença de outras pessoas ou carga na aeronave em que ele estiver realizando o referido voo de requalificação de experiência recente.”

- x -

Trecho #2: Modificação nas regras para contagem de registro de 50% das horas de voo como SIC em aeronave “single pilot” – possibilidade de registro integral do tempo de voo, mantidos os 50% para a concessão de licença de piloto de grau superior

“(d) Para fins de contagem de horas de voo, 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 integralmente seu tempo de voo nesta função. Para fins de comprovação de experiência para a concessão de uma licença de grau superior, porém, a contagem das horas de voo obtidas na função de segundo em comando de uma aeronave certificada para operação com tripulação mínima de 1 (um) piloto será contada considerando, no máximo, 50% (cinquenta por cento) do tempo de voo nesta função”

- x -

Trecho #3: Modificação/inclusão nas/de regras para revalidação de Habilitações de Classe, de Instrutor de Voo, de Piloto Agrícola, de Rebocador de Planador e de Lançador de Paraquedista – possibilidade de revalidação por experiência

Para a seção 61.197, manter a redação atual do item (1)(i):

“Comprovar ter realizado durante o período de validade da habilitação, pelo menos, 20 (vinte) horas de voo em aeronave da classe pertinente, das quais, pelo menos, 4 (quatro) horas tenham sido realizadas em voos de navegação”.

Para as seções 61.235, 61.245, 61.255 e 61.265, adotar a seguinte redação adaptada do item acima citado:

Seção 61.235 – incluir o item (a)(3):

Ou;

“Comprovar ter realizado durante o período de validade da habilitação, pelo menos, 20 (vinte) horas de voo na função de instrutor de voo”.

Seção 61.245 – incluir o item (a)(3):

Ou;

“Comprovar ter realizado durante o período de validade da habilitação, pelo menos, 20 (vinte) horas de voo na função de piloto agrícola”.

Seção 61.255 – incluir o item (a)(3):

Ou;

“Comprovar ter realizado durante o período de validade da habilitação, pelo menos, 20 (vinte) horas de voo na função de rebocador de planador”.

Seção 61.265 – incluir o item (a)(3):

Ou;

“Comprovar ter realizado durante o período de validade da habilitação, pelo menos, 20 (vinte) horas de voo na função de lançador de paraquedistas”.

- x -

Trecho #4: Inclusão de regras alternativas para concessão e revalidação de Habilitação de Tipo de SIC – possibilidade de concessão e revalidação de Habilitação de TIPO de SIC sem treinamento em CTAC

Como parte da iniciativa da SPO/ANAC de aproximar a redação do RBAC-61 da respectiva regulamentação da FAA, sugerimos adaptar aos requisitos legais do Brasil o seguinte texto do CFR Part-61 – seção 61.55 (o item “e”, destacado em negrito, é a parte principal do texto que trata deste assunto):

61.55 Second-in-command qualifications.

(a) A person may serve as a second-in-command of an aircraft type certificated for more than one required pilot flight crewmember or in operations requiring a second-in-command pilot flight crewmember only if that person holds:

(1) At least a current private pilot certificate with the appropriate category and class rating; and

(2) An instrument rating or privilege that applies to the aircraft being flown if the flight is under IFR; and

(3) The appropriate pilot type rating for the aircraft unless the flight will be conducted as domestic flight operations within United States airspace.

(b) Except as provided in paragraph (e) of this section, no person may serve as a second-in-command of an aircraft type certificated for more than one required pilot flight crewmember or in operations requiring a second-in-command unless that person has within the previous 12 calendar months:

(1) Become familiar with the following information for the specific type aircraft for which second-in-command privileges are requested—

(i) Operational procedures applicable to the powerplant, equipment, and systems.

(ii) Performance specifications and limitations.

(iii) Normal, abnormal, and emergency operating procedures.

(iv) Flight manual.

(v) Placards and markings.

(2) Except as provided in paragraph (g) of this section, performed and logged pilot time in the type of aircraft or in a flight simulator that represents the type of aircraft for which second-in-command privileges are requested, which includes—

(i) Three takeoffs and three landings to a full stop as the sole manipulator of the flight controls;

(ii) Engine-out procedures and maneuvering with an engine out while executing the duties of pilot in command; and

(iii) Crew resource management training.

(c) If a person complies with the requirements in paragraph (b) of this section in the calendar month before or the calendar month after the month in which compliance with this section is required, then that person is considered to have accomplished the training and practice in the month it is due.

(d) A person may receive a second-in-command pilot type rating for an aircraft after satisfactorily completing the second-in-command familiarization training requirements under paragraph (b) of this section in that type of aircraft provided the training was completed within the 12 calendar months before the month of application for the SIC pilot type rating. The person must comply with the following application and pilot certification procedures:

(1) The person who provided the training must sign the applicant's logbook or training record after each lesson in accordance with §61.51(h)(2) of this part. In lieu of the trainer, it is permissible for a qualified management official within the organization to sign the applicant's training records or logbook and make the required endorsement. The qualified management official must hold the position of Chief Pilot, Director of Training, Director of Operations, or another comparable management position within the organization that provided the training and must be in a position to verify the applicant's training records and that the training was given.

(2) The trainer or qualified management official must make an endorsement in the applicant's logbook that states “[Applicant's Name and Pilot Certificate Number] has demonstrated the skill and knowledge required for the safe operation of the [Type of Aircraft], relevant to the duties and responsibilities of a second in command.”

(3) If the applicant's flight experience and/or training records are in an electronic form, the applicant must present a paper copy of those records containing the signature of the trainer or qualified management official to an FAA Flight Standards District Office or Examiner.

(4) The applicant must complete and sign an Airman Certificate and/or Rating Application, FAA Form 8710-1, and present the application to an FAA Flight Standards District Office or to an Examiner.

(5) The person who provided the ground and flight training to the applicant must sign the “Instructor's Recommendation” section of the Airman Certificate and/or Rating Application, FAA Form 8710-1. In lieu of the trainer, it is permissible for a qualified management official within the organization to sign the applicant's FAA Form 8710-1.

(6) The applicant must appear in person at a FAA Flight Standards District Office or to an Examiner with his or her logbook/training records and with the completed and signed FAA Form 8710-1.

(7) There is no practical test required for the issuance of the “SIC Privileges Only” pilot type rating.

(e) A person may receive a second-in-command pilot type rating for the type of aircraft after satisfactorily completing an approved second-in-command training program, proficiency check, or competency check under subpart K of part 91, part 121, part 125, or part 135, as appropriate, in that type of aircraft provided the training was completed within the 12 calendar months before the month of application for the SIC pilot type rating. The person must comply with the following application and pilot certification procedures:

(1) The person who provided the training must sign the applicant's logbook or training record after each lesson in accordance with §61.51(h)(2) of this part. In lieu of the trainer, it is permissible for a qualified management official within the organization to sign the applicant's training records or logbook and make the required endorsement. The qualified management official must hold the position of Chief Pilot, Director of Training, Director of Operations, or another comparable management position within the organization that provided the training and must be in a position to verify the applicant's training records and that the training was given.

(2) The trainer or qualified management official must make an endorsement in the applicant's logbook that states “[Applicant's Name and Pilot Certificate Number] has demonstrated the skill and knowledge required for the safe operation of the [Type of Aircraft], relevant to the duties and responsibilities of a second in command.”

(3) If the applicant's flight experience and/or training records are in an electronic form, the applicant must provide a paper copy of those records containing the signature of the trainer or qualified management official to an FAA Flight Standards District Office, an Examiner, or an Aircrew Program Designee.

(4) The applicant must complete and sign an Airman Certificate and/or Rating Application, FAA Form 8710-1, and present the application to an FAA Flight Standards District Office or to an Examiner or to an authorized Aircrew Program Designee.

(5) The person who provided the ground and flight training to the applicant must sign the “Instructor's Recommendation” section of the Airman Certificate and/or Rating Application, FAA Form 8710-1. In lieu of the trainer, it is permissible for a qualified management official within the organization to sign the applicant's FAA Form 8710-1.

(6) The applicant must appear in person at an FAA Flight Standards District Office or to an Examiner or to an authorized Aircrew Program Designee with his or her logbook/training records and with the completed and signed FAA Form 8710-1.

(7) There is no practical test required for the issuance of the “SIC Privileges Only” pilot type rating.

- (f) The familiarization training requirements of paragraph (b) of this section do not apply to a person who is:
- (1) Designated and qualified as pilot in command under subpart K of part 91, part 121, 125, or 135 of this chapter in that specific type of aircraft;
 - (2) Designated as the second in command under subpart K of part 91, part 121, 125, or 135 of this chapter in that specific type of aircraft;
 - (3) Designated as the second in command in that specific type of aircraft for the purpose of receiving flight training required by this section, and no passengers or cargo are carried on the aircraft; or
 - (4) Designated as a safety pilot for purposes required by §91.109(b) of this chapter.
- (g) The holder of a commercial or airline transport pilot certificate with the appropriate category and class rating is not required to meet the requirements of paragraph (b)(2) of this section, provided the pilot:
- (1) Is conducting a ferry flight, aircraft flight test, or evaluation flight of an aircraft's equipment; and
 - (2) Is not carrying any person or property on board the aircraft, other than necessary for conduct of the flight.
- (h) For the purpose of meeting the requirements of paragraph (b) of this section, a person may serve as second in command in that specific type aircraft, provided:
- (1) The flight is conducted under day VFR or day IFR; and
 - (2) No person or property is carried on board the aircraft, other than necessary for conduct of the flight.
- (i) The training under paragraphs (b) and (d) of this section and the training, proficiency check, and competency check under paragraph (e) of this section may be accomplished in a flight simulator that is used in accordance with an approved training course conducted by a training center certificated under part 142 of this chapter or under subpart K of part 91, part 121 or part 135 of this chapter.
- (j) When an applicant for an initial second-in-command qualification for a particular type of aircraft receives all the training in a flight simulator, that applicant must satisfactorily complete one takeoff and one landing in an aircraft of the same type for which the qualification is sought. This requirement does not apply to an applicant who completes a proficiency check under part 121 or competency check under subpart K, part 91, part 125, or part 135 for the particular type of aircraft.

- x -

Trecho #5: Inclusão de regras alternativas para a revalidação de Habilitação de Tipo de PIC em casos em que o piloto seja detentor de mais de uma Habilitação de Tipo – possibilidade de revalidação em anos alternados

Mais uma vez de acordo com a iniciativa da SPO/ANAC de aproximar a redação do RBAC-61 da respectiva regulamentação da FAA, sugerimos adaptar aos requisitos legais do Brasil o texto do CFR Part-61 – seção 61.58, que na regulamentação americana aparece da seguinte forma:

§61.58 Pilot-in-command proficiency check: Operation of an aircraft that requires more than one pilot flight crewmember or is turbojet-powered.

(a) Except as otherwise provided in this section, to serve as pilot in command of an aircraft that is type certificated for more than one required pilot flight crewmember or is turbojet-powered, a person must—

(1) Within the preceding 12 calendar months, complete a pilot-in-command proficiency check in an aircraft that is type certificated for more than one required pilot flight crewmember or is turbojet-powered; and

(2) Within the preceding 24 calendar months, complete a pilot-in-command proficiency check in the particular type of aircraft in which that person will serve as pilot in command, that is type certificated for more than one required pilot flight crewmember or is turbojet-powered.

Para a adaptação desta regra ao RBAC-61, porém, é certo que a maneira como ela foi redigida na Part-61 poderia trazer confusão tanto para os regulados quanto para os servidores da ANAC. Por este motivo, precisamos encontrar uma maneira de formalizar a intenção de permitir a revalidação de Habilitação de Tipo de PIC em casos em que o piloto seja detentor de mais de uma Habilitação de Tipo em anos alternados de uma outra maneira mais simples e direta.

- x -

Trecho #6: Modificação nas regras para concessão de Licença de Piloto Privado – não obrigatoriedade de instrução em centro de instrução certificado e obrigatoriedade do treinamento de parafusos para a Categoria Avião

Substituir, no caput do item “a”, da parte que restringe que “o candidato a uma licença de piloto privado deve ter recebido instrução de voo em um centro de instrução certificado pela ANAC (...)” para:

“O candidato a uma licença de piloto privado deve ter recebido instrução de voo ministrada por um instrutor de voo habilitado pela ANAC (...)”.

E, no sub-item (1)(v) do mesmo item “a”, suprimir a expressão “quando possível”, que deixaria o texto com a seguinte redação:

“Voo em velocidades críticas baixas, reconhecimento e recuperação de pré-estol, estol completo e parafuso”.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Trecho #1: Modificação nas regras para experiência recente - possibilidade de reaquisição em voo sem passageiros ou carga

Trata-se de uma adaptação das regras da Part-61, section 61.67 – “For the purpose of meeting the requirements of paragraph (a)(1) of this section, a person may act as a pilot in command of an aircraft under day VFR or day IFR, provided no persons or property are carried on board the aircraft, other than those necessary for the conduct of the flight” – para a seção 61.21 do RBAC-61. Com a sugestão de poder ser possível a reaquisição da experiência recente em voo sem propósitos comerciais e/ou passageiros ou carga, aproximamos o RBAC-61 da regulamentação da FAA (CFR Part-61), e simplificamos o processo tanto para pilotos, quanto para os servidores da ANAC, sem agravamento da segurança operacional.

- x -

Trecho #2: Modificação nas regras para contagem de registro de 50% das horas de voo como SIC em aeronave “single pilot” – possibilidade de registro integral do tempo de voo, mantidos os 50% para a concessão de licença de piloto de grau superior

A contagem de horas de voo nos registros de um piloto possui duas finalidades: a primeira é comprovar experiência em processos seletivos para contratação de pilotos, e a segunda é obter as marcas necessárias para obtenção de licenças de grau superior. Neste segundo caso, concordamos que as horas voadas como SIC em aeronave “single pilot” possam ser contadas em no máximo 50% do tempo efetivamente voado, conforme proposto originalmente pela SPO/ANAC. Porém, no primeiro caso, que tende a ser o mais importante para a carreira de um piloto profissional, é importante que se permita o registro integral das horas voadas, mesmo porque elas refletem a verdadeira experiência profissional do piloto. Cumpre notar que esta modificação também está coerente com as regras da Part-61 e não agravam a segurança operacional.

- x -

Trecho #3: Modificação/inclusão nas/de regras para revalidação de Habilitações de Classe, de Instrutor de Voo, de Piloto Agrícola, de Rebocador de Planador e de Lançador de Paraquedista – possibilidade de revalidação por experiência

Desde que foi permitida a revalidação de habilitações de Classe por experiência, em junho de 2012, até o presente momento, não se teve notícias de que este procedimento tenha tido algum impacto negativo na segurança das operações da aviação geral do Brasil. Por outro lado, a simplicidade que este novo procedimento trouxe para a comunidade de pilotos foi enorme, tanto é que sugerimos a extensão desta facilidade para as demais habilitações voltadas à aviação geral e que não requerem conhecimentos mais sofisticados – casos das habilitações de Voo por Instrumentos e de Tipo. Concordamos com a SPO/ANAC quanto ao argumento de que “se pretende simplificar a regra, tanto para os pilotos quanto para a ANAC”, e é exatamente esta a intenção com a presente sugestão.

Entretanto, caso a SPO/ANAC julgue não ser conveniente permitir a revalidação por experiência porque isso “leva à possibilidade de o piloto nunca mais realizar qualquer exame referente a sua habilitação (...), tornando-se impossível garantir que mantém um mínimo de proficiência”, sugerimos, então, que a se exija a instrução revisória e a verificação de proficiência de maneira alternada à revalidação por experiência, ou seja: em uma revalidação, ela possa ocorrer por experiência, e na seguinte, com instrução revisória e verificação de proficiência. Desta maneira, garantimos que o piloto mantém um mínimo de proficiência ao mesmo tempo em que há uma simplificação do processo para os pilotos, que somente precisarão realizar o procedimento mais complexo a cada quatro anos.

- x -

Trecho #4: Inclusão de regras alternativas para concessão e revalidação de Habilitação de Tipo de SIC – possibilidade de concessão e revalidação de Habilitação de TIPO de SIC sem treinamento em CTAC

Para a operação das aeronaves Tipo (pela definição atualmente em vigor ou a proposta pela SPO/ANAC) da aviação geral/privada, houve um desestímulo da função de SIC, especialmente quando a aeronave é homologada como "single pilot", devido ao fato de o treinamento destes pilotos requerer CTAC e, por conseguinte, ter seu custo extremamente elevado. Isto não tem sido bom nem em termos de segurança operacional, nem de empregabilidade, pois os operadores estão dispensando seus pilotos SICs, ou os estão mantendo informalmente devido ao custo.

A FAA tem requisitos menores para SIC de aeronaves Tipo porque entende que o responsável pela garantia da segurança e do cumprimento das regras e dos procedimentos operacionais é o Comandante (PIC), e que ele inclusive é responsável por garantir que a proficiência do SIC é adequada para que ele cumpra função a bordo da aeronave. Desta maneira, estaremos não só nos adequando melhor à filosofia

- x -

Trecho #5: Inclusão de regras alternativas para a revalidação de Habilitação de Tipo de PIC em casos em que o piloto seja detentor de mais de uma Habilitação de Tipo – possibilidade de revalidação em anos alternados

Quando um piloto possui mais de uma Habilitação de Tipo, a maior parte do treinamento que ele recebe no CTAC na renovação anual de suas habilitações é comum a qualquer uma delas. Por isso, poderia ser flexibilizado para este tipo de piloto a revalidação alternada das habilitações, o que não traria prejuízos à segurança operacional ao mesmo tempo em que simplificaria bastante o processo. E, mais uma vez, estaríamos adotando um procedimento consagrado pela FAA.

- x - a de regulamentos da FAA, como também estimulando a empregabilidade e segurança na aviação geral brasileiras.

Trecho #6: Modificação nas regras para concessão de Licença de Piloto Privado – não obrigatoriedade de instrução em centro de instrução certificado e obrigatoriedade do treinamento de parafusos para a Categoria Avião

Sobre a não obrigatoriedade de instrução em centro de instrução certificado:

Uma vez que o regulamento permite, pela seção 61.81, horas de voo diferenciadas "se estas foram efetuadas, em sua totalidade, durante a realização completa, ininterrupta e com aproveitamento de um curso de piloto privado de avião aprovado pela ANAC", não faz sentido ser obrigatório que se realize este treinamento exclusivamente em centro de instrução certificado pela ANAC. Entendemos, também, que o importante para que seja assegurada a qualidade da formação é que o treinamento de PP cumpra com os requisitos da ANAC, independente de onde ele ocorra. Além do quê, a FAA permite que o Private Pilot receba seu treinamento por um CFI independente, fora do âmbito de uma Flight School – assim sendo, faz sentido que o RBAC-61, que tem como diretriz a Part-61, também o permita.

Sobre a obrigatoriedade do treinamento de parafusos para a Categoria Avião:

Não faz sentido que o RBAC-61, assim como qualquer regulamentação redigida com um mínimo de cuidado, tenha uma norma de aplicação opcional. O termo "quando possível" é um equívoco que perdura desde o RBHA-61 – e, aproveitando a reforma do regulamento ora em curso, deve-se retirá-la em definitivo do regulamento. Além disto, o treinamento de parafusos é importante para que um Piloto Privado possa evitar um acidente se tal ocorrência se suceder em um voo, e deve ser obrigatório para que se eleve o nível da segurança operacional da aviação brasileira.-

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Trecho #1

Contribuição não aceita

Apesar de a sugestão estar alinhada com o Part-61, a ANAC entende que a adoção dessa modalidade de recuperação de experiência recente não é recomendável por não se adequar à regra constante do Anexo 6 Parte II da Convenção de Aviação Civil Internacional, que dispõe os requisitos operacionais mínimos a serem adotados pelos estados contratantes, dentre os quais se inclui a experiência recente:

3.9.4.2 Recent experience — pilot-in-command

An operator shall not assign a pilot to act as pilot-in-command of an aeroplane unless that pilot has made at least three takeoffs and landings within the preceding 90 days on the same type of aeroplane or in a flight simulator approved for the purpose.

Ao permitir que o piloto assuma a função de PIC após expirada sua experiência recente, mesmo que sem passageiros ou carga a bordo, a regra proposta geraria diferença de procedimento entre o Brasil e as recomendações da OACI.

Trecho #2:

Contribuição não aceita

As regras de contagem de horas de voo para pilotos segundo em comando em aeronaves certificadas para um tripulante foi mantida no momento pela ANAC, em virtude da necessidade de conformidade com as regras da Organização da Aviação Civil Internacional – OACI. O Anexo 1 à Convenção de Chicago preconiza que:

2.1.9 Crediting of flight time

*2.1.9.2 The holder of a pilot licence, when acting as **co-pilot** at a pilot station of an aircraft certificated for operation **by a single pilot but required by a Contracting State to be operated with a co-pilot**, shall be entitled to be credited with not more than 50 per cent of the co-pilot flight time towards the total flight time required for a higher grade of pilot licence. The Contracting State may authorize that flight time be credited in full towards the total flight time required if the aircraft is equipped to be operated by a co-pilot and the aircraft is operated in a multi-crew operation.*

2.1.9.3 The holder of a pilot licence, when acting as co-pilot at a pilot station of an aircraft certificated to be operated with a co-pilot, shall be entitled to be credited in full with this flight time towards the total flight time required for a higher grade of pilot licence.

A regra em vigor no 14 CFR Part 61 segue esta mesma diretriz, ao determinar que:

§61.51 Pilot logbooks.

*(f) Logging **second-in-command** flight time. A person may log second-in-command time only for that flight time during which that person:*

*(1) Is qualified in accordance with the second-in-command requirements of §61.55 of this part, and occupies a crewmember station **in an aircraft that requires more than one pilot by the aircraft's type certificate**; or*

*(2) Holds the appropriate category, class, and instrument rating (if an instrument rating is required for the flight) for the aircraft being flown, and **more than one pilot is required under the type certification of the aircraft or the regulations under which the flight is being conducted**.*

Assim, em virtude da necessidade de melhor debater e buscar fundamentos técnicos para embasar a eventual alteração deste requisito, já que se constituiria em uma inovação relevante em relação aos regulamentos internacionais de referência, a ANAC optou na proposta final de revisão do RBAC 61 por não alterar as regras para

contagem de horas de voo, ressalvada a referência a contrato de trabalho que anteriormente constava do parágrafo 61.29(d) e foi excluída por não possuir equivalente nas normas acima citadas.

Trecho #3:

Contribuição parcialmente aceita

A proposta foi aceita quanto à exigência de instrução revisória para revalidação de habilitações, que foi excluída do regulamento na proposta final para todas as habilitações. A ANAC entende que em qualquer processo de certificação, o que inclui a certificação de pessoas, é indispensável que haja um elemento de verificação periódica do elemento certificado, que garanta que as condições verificadas por ocasião da certificação inicial (no caso de pilotos, sua proficiência em voo) não se deteriorou com o tempo. Com a exclusão da obrigatoriedade de instrução revisória, a ANAC enfatiza que a aprovação no exame é o modo pelo qual o piloto demonstra que se mantém proficiente e pode continuar operando regularmente, e que estar devidamente preparado para a realização do exame é responsabilidade e obrigação do próprio piloto.

Quanto à possibilidade de manter a revalidação de habilitações sem verificação de competência, a ANAC entende que este mecanismo parte do pressuposto que pilotos que estejam operando com frequência devem ser considerados automaticamente proficientes, o que é questionável, em especial no que tange às operações anormais e de emergência, que não necessariamente são praticadas durante as operações rotineiras da aeronave.

Além disso, até o momento a ANAC não tem conhecimento de que outras autoridades tenham adotado medidas similares que permitam ao tripulante operar indefinidamente sem qualquer exame de proficiência periódico.

Por isso, neste ponto a regra foi mantida conforme encaminhada à audiência pública, de forma que a realização do exame de proficiência permanece como regra para as revalidações de habilitações de classe no país.

Trechos #4 e #5

Contribuição não aceita

No que tange às regras para concessão e revalidação das habilitações de tipo, a ANAC mantém a posição técnica exposta por ocasião da edição da Emenda 04 ao RBAC 61, que concluiu o ciclo de transição iniciado na Emenda 00 e promoveu a entrada em vigor da obrigatoriedade de realização de treinamento em instituições certificadas pela ANAC para a concessão e revalidação das habilitações de tipo.

A ANAC entende que a capacitação de tripulantes para operar aeronaves de maior complexidade, como é o caso das aeronaves que requerem uma habilitação de tipo, deve ser realizada, em regra, por instrutores qualificados, que sigam um programa de treinamento previamente aprovado pela ANAC com base no recomendado pelo próprio fabricante do equipamento. Treinamentos que não sigam esta padronização, apesar de não serem intrinsecamente inseguros, não contribuem para a promoção do aumento da segurança operacional, da padronização e da profissionalização do quadro de pilotos da aviação geral, que é um dos objetivos almejados pela ANAC com a norma em questão.

Trecho #6:

Contribuição não aceita

Atualmente a ANAC possui projeto em andamento que visa reformular os manuais de curso em vigor e, caso necessário, adequar o regulamento aos novos currículos propostos. As alterações propostas nesta contribuição referem-se ao curso de piloto privado, cuja proposta de manual será discutida mais amplamente com o público externo tão logo seja concluída a proposta da Agência. Por isso, a ANAC entende que estas sugestões devem ser melhor discutidas por ocasião da audiência pública referente ao manual de curso de piloto privado, para que os interessados externos possam se manifestar mais detalhadamente quanto à sua pertinência e à eventual necessidade de prazo para adequar a frota de aeronaves para a realização da manobra sugerida.

Contribuição nº 128

Colaborador: CECILIA MARIA LOPES DA CUNHA DA SILVEIRA

Instituição: ANAC

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 em 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) No ato da solicitação de uma licença de piloto privado, o candidato deve:

(1) ter completado, com aproveitamento, um curso teórico de piloto privado aprovado pela ANAC, na categoria em que pretenda obter a licença, segundo requisitos estabelecidos pelo RBHA 141 ou RBAC que venha a substituí-lo;

(2) ter sido aprovado, em data não anterior a 36 meses, em exame teórico da ANAC para a licença de piloto privado referente à categoria em que pretenda obter a licença.”

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

61.77 (a) A inclusão de “No ato da solicitação de uma licença de piloto privado” se justifica por estabelecer um marco temporal para que não haja contestações nem múltiplas interpretações acerca de em que momento o candidato deve comprovar os requisitos. Isto evitaria desperdício de tempo e recursos da Agência em iniciar análise de processos de habilitação com documentação incompleta, que fatalmente seriam indeferidos, ou mesmo diferentes interpretações de analistas dos processos de habilitação, por não estar definido claramente em que momento o candidato a uma licença deve comprovar tais requisitos.

61.77 (a) (1) Propõe-se a manutenção da obrigatoriedade do curso teórico, prevista na revisão 00 do RBAC 61. Dada a complexidade da atividade de pilotagem e pelo fato de a licença de piloto privado ser o primeiro passo para a formação de futuros profissionais da aviação, não se concebe uma formação sem a parte teórica, em um momento em que se repensa toda a Educação Nacional em torno da formação por competências (conhecimentos, habilidades e atitudes), formação essa também preconizada pela OACI. Pilotagem não se aprende em escolas de ensino fundamental nem médio, muito menos por autodidatismo. É constante a queixa das escolas acerca de alunos que chegam às aulas práticas de pilotagem, ou mesmo aos cursos teóricos de piloto comercial sem um mínimo de conhecimento capaz de dar suporte à instrução subsequente. A cultura da segurança deve ser desenvolvida dentro das escolas de aviação, na interação entre o indivíduo, seus colegas, conhecimentos e instrutores; e uma cultura não se cria individualmente, por mais que uma pessoa se dedique a ler todos os livros da área. Os próprios livros de aviação publicados no Brasil são deficientes. Essa distorção era antiga, havia sido corrigida na primeira versão do RBAC 61, foi dado um prazo para que os regulados se adaptassem e agora a Diretoria vai precisar de uma boa justificativa para retirar esse requisito sem provocar uma insegurança regulatória e sérios danos à imagem da ANAC junto à sociedade. Pergunto: 1) As vantagens em não ter curso obrigatório são maiores que as desvantagens? 2) Pretende-se dizer à sociedade que todos podem iniciar uma carreira de piloto sem receberem instrução teórica, gerando problemas para a própria Agência quando recebe levas de candidatos sem o mínimo de bagagem de conhecimentos para sobrecarregarem seu sistema de avaliação teórica? 3) Como os candidatos a pilotos poderão aprender aerodinâmica, meteorologia, navegação aérea e tudo o mais sem receberem instrução teórica?

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Vejam o FAR 61, disponível em:

<http://rgl.faa.gov/Regulatory_and_Guidance_Library/rgFAR.nsf/0/DA60FAC1281EEA4686257C4B0060229A?OpenDocument>

Knowledge test: Prerequisites and passing grades.

(a) An applicant for a knowledge test must have:

(1) Received an endorsement, if required by this part, from an authorized instructor certifying that the applicant accomplished the appropriate ground-training or a home-study course required by this part for the certificate or rating sought and is prepared for the knowledge test;

(2) After July 31, 2014, for the knowledge test for an airline transport pilot certificate with an airplane category multiengine class rating, a graduation certificate for the airline transport pilot certification training program specified in § 61.156; and

O FAR 61 prevê o endosso de um instrutor para curso teórico realizado formalmente pelo candidato. No Brasil, a Lei 7565/86 (CBA) não prevê o endosso de instrutor, mas a formação realizada em aeroclubes, escolas de aviação ou cursos de aviação (art 98), incluindo "... a autorização e o funcionamento dessas entidades, assim como para o registro dos respectivos professores, aprovação de cursos, expedição e validade dos certificados de conclusão dos cursos e questões afins"(art 99).

61.77 (a)(2) Validade de 36 meses para os exames teóricos. Pretende-se estabelecer um prazo de validade para os exames teóricos (requisito presente no RBHA 61 mas omitido na publicação da versão 00 do RBAC 61), evitando-se uma omissão no regulamento que permita a pessoas que foram aprovadas há décadas em exames teóricos obterem uma licença sem a mínima comprovação de estarem com seus conhecimentos atualizados.

A validade para os exames de conhecimentos teóricos está prevista na regulamentação da FAA, disponível em http://www.faa.gov/training_testing/testing/test_guides/media/FAA-G-8082-1.pdf e http://www.faa.gov/training_testing/testing/test_guides/media/FAA-G-8082-131.pdf, para pilotos, mecânicos de voo e DOV:

Airman Knowledge Test Reports are valid until the end of the month 24-calendar months after completing the knowledge test. If the Airman Knowledge Test Report expires before completion of the practical test, you must retake the knowledge test.

Em http://www.faa.gov/training_testing/testing/test_guides/media/FAA-G-8082-71.pdf, para instrutores:

All test results expire at the end of 24 calendar months after the month in which the test was taken.

A proposta de validade de 36 meses para os exames teóricos é maior do que a adotada pela FAA em função de permitir aos candidatos a pilotos brasileiros um prazo maior para adquirirem a experiência de voo necessária à obtenção da licença, dada a realidade nacional, marcada muitas vezes por carência de recursos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

A regulamentação dos exames teóricos, incluindo o estudo para a implementação da validade, não foi objeto do processo de emenda atual pela limitação de escopo estabelecida pela ANAC. O assunto será tratado na próxima emenda ao RBAC 61.

Contribuição nº 129

Colaborador: Thatiane Cardoso Favero

Instituição: Trike Ícaros Indústria Aeronáutica Ltda

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

Subparte R - 61.289 Requisitos de instrução de voo para a concessão do CPL

Nos requisitos não contempla a categoria Aeronave Leve Tipo pendular, mais conhecido como trike.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Assim como prevê o texto da FAA (Part 61-seção 61.109), o ultraleve pendular deveria ser reconhecido como categoria e ter requisitos mínimos de horas, como segue:
- para aeronaves leves esportivas de controle pendular: ter completado, no mínimo, 20 (vinte) horas de voo, sendo 15 (quinze) horas de voo em duplo comando e 5 (cinco) horas de voo solo no modelo de aeronave leve esportiva pretendido e 10 (dez) horas de voo de navegação; e

- o candidato a uma habilitação de aeronave leve esportiva de controle pendular que já seja titular de uma licença de piloto na categoria avião, com pelo menos uma habilitação referente a aeronaves terrestres válida, deverá realizar instrução de adaptação completando no mínimo 10 horas de voo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O texto divide as aeronaves em apenas duas categorias: terrestres e anfíbias. No entanto, as aeronaves de controles pendulares possuem características singulares de comando diferente de qualquer outra aeronave. Um piloto de Aeronave Leve Esportiva terrestre ou anfíbia de asas fixas não estaria apto a pilotar um trike sem o devido treinamento neste tipo específico de aeronave, cujo o controle se dá pelo deslocamento de peso conforme RBAC01.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

As alterações referentes às habilitações de aeronaves leves esportivas e ultraleves estão sendo estudadas pela ANAC para uma posterior proposta a ser apresentada. A atualização do que prevê o RBAC 61 para essas aeronaves será tratada em conjunto com a atualização do que hoje prevê o RBHA 103A, já que atualmente é este regulamento que se aplica aos trikes mencionados na contribuição e aos demais ultraleves em geral.

A proposta se encontra prevista ser discutida no ano de 2017, conforme item 31 da Agenda Regulatória da ANAC publicada em 1/2/2016 no Boletim de Pessoal e Serviço V. 11, nº 4, e será objeto de discussão também com a sociedade em audiências e/ou consultas públicas.

Contribuição nº 130

Colaborador: Cíntia Trentini

Instituição: Helibras - Helicópteros do Brasil S/A

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

61.5 (b)(4) habilitações relativas à operação: são averbadas nas licenças de piloto, com exceção da licença de aluno piloto, válidas exclusivamente para a categoria de aeronave constante da denominação da graduação da licença e condicionadas às prerrogativas das demais habilitações da mesma licença, compreendendo:

- (i) voo por instrumentos;
- (ii) instrutor de voo;
- (iii) piloto agrícola;

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

(iv) piloto rebocador de planador; e (v) piloto lançador de paraquedistas;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.5(f) O instrutor de voo de Centro de Treinamento homologado segundo RBAC 142 receberá averbação de habilitação relativa à operação – instrutor de voo, correspondente a sua designação após cumprir os requisitos do RBAC 142 e será revalidada, quando ainda for designado como instrutor pelo processo do Centro de treinamento (RBAC 142), não sendo necessário o cumprimento dos requisitos da subparte M deste regulamento.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A regulamentação de Centro de Treinamento é bem disciplinada quanto aos requisitos de instrutor, treinamento, qualidade e segurança da operação (RBAC 142.45). Apresenta uma organização pautada na qualidade e segurança no treinamento com um currículo anual de fortes exigências na habilitação e qualificação do instrutor. Essa medida ajudaria a ANAC a elevar a quantidade de instrutores na comunidade de aviação, de importância impar na manutenção das habilitações, pois os instrutores de CT apresentam um alto grau de profissionalismo e competências e faz jus a essa habilitação. Tal alteração está pautada no princípio da igualdade e isonomia, pois é uma atividade de instrução de voo.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente aceita Os instrutores de CTACs foram incluídos na definição de instrutor de voo na seção 61.2, de forma que fica claro que estes possuem as mesmas prerrogativas dos instrutores que possuem a habilitação INVA/INVH para todos os fins. A averbação de uma habilitação específica para os instrutores de CTAC não foi incluída nesse momento, pois é preciso avaliar melhor se essa averbação seria realmente necessária ou se a simples equiparação citada acima já atinge todas as finalidades necessárias. Caso a alteração agora realizada se mostre suficiente, a averbação de habilitação pode ser dispensada, já que a ANAC possui outros meios de rastreabilidade do treinamento dos instrutores de CTAC, sem precisar para isso incluí-los no sistema de habilitações, o que reduz a burocracia tanto para os interessados quanto para a Agência. Caso posteriormente se entenda que a inclusão dessa função na habilitação é realmente necessária, a medida poderá ser novamente discutida.

Contribuição nº 131
Colaborador: Cíntia Trentini
Instituição: Helibras - Helicópteros do Brasil S/A
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 na função de piloto em comando; 61.195 (b) (2) demonstrar ter recebido de um instrutor devidamente habilitado e qualificado a instrução de voo apropriada para a habilitação; e 61.195 (b) (3) ser aprovado em exame de proficiência apropriado à sua licença de piloto e aplicável à habilitação de classe solicitada.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.195 (b)(2) demonstrar ter recebido de um instrutor devidamente habilitado e qualificado a instrução solo e voo conforme relatório de avaliação operacional de aeronaves realizado pela SPO ou relatório de outras Autoridades de Aviação Civil certificadora primária. 61.195 (b)(3) ser aprovado em exame de proficiência apropriado à sua licença de piloto e aplicável à habilitação de classe solicitada.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A SPO tem como objetivo realizar avaliação operacional de aeronaves, uns dos quais, tem uma relevante importância no aspecto de segurança de voo e operacional. Sendo ele: - 3) Determinar os padrões mínimos de treinamento, exames de proficiência e experiência recente para pilotos; Dessa forma seria importante garantir que esse mínimo seja realizado para uma operação segura do equipamento e balizar a atuação do instrutor na habilitação e qualificação dos pilotos de forma a elevar a qualidade do treinamento proposto. Dessa forma o item 195 (b)(2) demonstrar os conhecimentos necessários para a operação segura da aeronave pertinente na função de piloto em comando; seria substituído pelo texto sugerido.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente aceita O mecanismo implementado para possibilitar à ANAC exigir um treinamento específico para determinado modelo classe foi incluído no parágrafo 61.199(b)(1), que diz que a ANAC pode prever esse treinamento em IS. Dessa forma, nos casos em que o fabricante, a autoridade certificadora primária ou a ANAC entendam por motivos técnicos ser necessário um determinado treinamento para que o piloto possa transicionar para um certo modelo ou família, bastará prever esse treinamento em IS, especificando número de horas de voo, manobras, etc. O piloto então terá de obter esse treinamento e receber em sua CIV o endosso aplicável (já que não se trata de uma nova habilitação). Essa regra, no entender da ANAC, supre a necessidade apontada nessa contribuição.

Contribuição nº 132
Colaborador: Cíntia Trentini
Instituição: Helibras - Helicópteros do Brasil S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.195 (e) Instrução para a concessão das habilitações de classe helicóptero monomotor convencional, helicóptero monomotor a turbina e helicóptero multimotor: o solicitante deve ter recebido, no mínimo, 8 (oito) horas de instrução de voo em helicópteros da classe pertinente que incluam, pelo menos, 2 (duas) horas de voo em helicóptero do mesmo fabricante e modelo do usado no exame de proficiência;
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.195 (e) Instrução para a concessão das habilitações de classe helicóptero monomotor convencional, helicóptero monomotor a turbina e helicóptero multimotor: o solicitante deve ter recebido treinamento solo e voo da classe pertinente, de acordo com o programa mínimo recomendado pelo fabricante definido no relatório de avaliação operacional/SPO ou relatório de outras Autoridades de Aviação Civil certificadora primária do helicóptero que será usado no exame de proficiência.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
A Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) da ANA tem em seus objetivos determinar os padrões mínimos de treinamento, exames de proficiência e experiência recente para pilotos. O balizamento no treinamento é de suma importância para garantir que o recente piloto recebeu instrução de acordo com o mínimo necessário para uma operação segura. Nele são estabelecidos mínimos de horas de treinamento solo e voo, e orientam os instrutores quanto às aplicações de diferenças e familiarização para um modelo e suas variantes, conforme o caso. Como exemplo, podemos verificar as diferenças de treinamento solo e voo entre um Bell 407 e

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

suas variantes e um H350/EC30 (família Esquilo) no relatório do certificador primário. A EASA, não sendo o certificador primário da aeronave, no entanto e mais conservativa e detalhada no quesito treinamento. O objetivo e permear a qualidade do treinamento e segurança operacional dos operadores.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente aceita

Assim como na contribuição 131, nesse caso a contribuição também trata de treinamento específico para cada modelo de uma mesma classe, o que está já sendo abordado pela ANAC no parágrafo 61.199(b)(1), de modo que entende-se que a intenção da proposta está atendida, mas de modo distinto do sugerido.

Contribuição nº 133

Colaborador: Cíntia Trentini

Instituição: Helibras - Helicópteros do Brasil S/A

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

61.199 (b) O titular de uma habilitação de categoria ou classe pode exercer suas prerrogativas apenas nos modelos de aeronave nos quais estiver devidamente qualificado. Para estar qualificado a operar determinado modelo de aeronave pertencente a uma categoria ou classe, o piloto deverá ter recebido uma instrução de adaptação ministrada por outro piloto devidamente habilitado e qualificado, e tal instrução deverá ser registrada em sua CIV, onde o piloto que ministrou a instrução deverá declarar que o piloto instruído encontra-se em condições de operar aquele modelo de aeronave com segurança.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.199 (b) O titular de uma habilitação de categoria ou classe pode exercer suas prerrogativas apenas nos modelos de aeronave nos quais estiver devidamente qualificado. Para estar qualificado a operar determinado modelo de aeronave pertencente a uma categoria ou classe, o piloto deverá ter recebido uma instrução, de acordo com o relatório de avaliação operacional/SPO ou relatório de outras Autoridades de Aviação Civil certificadora primária, respeitando as diferenças e familiarização para o modelo, por um instrutor habilitado e qualificado que deverá realizar o endosso que certifique sua proficiência para atuar como piloto em comando no modelo.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) da ANAC tem em seus objetivos determinar os padrões mínimos de treinamento, exames de proficiência e experiência recente para pilotos. O balizamento no treinamento é de suma importância para garantir que o recente piloto recebeu instrução de acordo com o mínimo necessário para uma operação segura. Nele são estabelecidos mínimos de horas de treinamento solo e voo, e orientam os instrutores quanto às aplicações de diferenças e familiarização para um modelo e suas variantes, conforme o caso. Como exemplo, podemos verificar as diferenças de treinamento solo e voo entre um Bell 407 e suas variantes e um H350/EC30 (família Esquilo) no relatório do certificador primário. A EASA, não sendo o certificador primário da aeronave, no entanto é mais conservadora e detalhada no quesito treinamento. O objetivo é permear a qualidade do treinamento e segurança operacional dos operadores.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente aceita

Nesse caso, o texto final do regulamento acrescentou um subparágrafo (b)(1) que determina que a ANAC poderá estabelecer treinamento específico para cada modelo de uma classe, por meio de IS. Isso torna mais flexível a regra, pois a ANAC poderá no caso a caso avaliar se isso é necessário, com base na complexidade da aeronave, nas recomendações do fabricante e na avaliação operacional da ANAC e das demais autoridades. Isso porque, ao mesmo tempo em que uma habilitação de classe pode abranger modelos mais complexos que necessitam de tal treinamento, há modelos de aeronaves bastante simples e similares (ex: aviões MNTE de pequeno porte), para as quais tal exigência pode ser dispensada.

Assim, a regra na versão final atende à intenção dessa contribuição, mas permite maior flexibilidade em sua implementação, não estendendo a obrigatoriedade irremediavelmente a todos os modelos de todas as classes de aeronaves.

Contribuição nº 134

Colaborador: Cíntia Trentini

Instituição: Helibras - Helicópteros do Brasil S/A

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

61.213 (a)(2)(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de solo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de solo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, que deve registrar esse treinamento na CIV do candidato.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.213 (a)(2)(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de solo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de solo poderá ser ministrado por um instrutor habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com o relatório de avaliação operacional/SPO ou relatório de outras Autoridades de Aviação Civil certificadora primária da aeronave que será usado no exame de proficiência.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) da ANA tem em seus objetivos determinar os padrões mínimos de treinamento, exames de proficiência e experiência recente para pilotos. O balizamento no treinamento é de suma importância para garantir que o recente piloto recebeu instrução de acordo com o mínimo necessário para uma operação segura. Nele são estabelecidos mínimos de horas de treinamento solo, e orientam os instrutores quanto às aplicações de diferenças e familiarização para um modelo e suas variantes, conforme o caso.

O objetivo é permear a qualidade do treinamento e segurança operacional dos operadores

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

A Avaliação Operacional nem sempre se encontra disponível para todos os modelos de aeronave, e nem sempre o usuário tem acesso às aviações realizadas por autoridades estrangeiras. Por isso, por ora a ANAC opta por estabelecer os requisitos mínimos de horas e manobras no próprio Regulamento, detalhado na IS 61-005.

Contribuição nº 135

Colaborador: Cíntia Trentini

Instituição: Helibras - Helicópteros do Brasil S/A

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

61.213 (a)(3)(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de voo poderá ser ministrado por um PC ou PLA habilitado e qualificado na aeronave, desde que inclua, no mínimo:

(A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais; ou

(B) 10 (dez) horas de voo para helicópteros.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

61.213 (a)(3)(iii) caso não exista, até a data em que o candidato iniciar o treinamento de voo, CTAC certificado ou validado pela ANAC para ministrá-lo, o treinamento de voo poderá ser ministrado por um instrutor habilitado e qualificado na aeronave, de acordo com o relatório de avaliação operacional/SPO ou relatório de outras Autoridades de Aviação Civil certificadora primária da aeronave que será usada no exame de proficiência. Não havendo definição quanto ao treinamento voo, deverá ser incluído o mínimo de:

- (A) 20 (vinte) horas de voo para aviões turbojato e 12 (doze) horas de voo para aviões turboélice ou convencionais; ou
(B) 10 (dez) horas de voo para helicópteros

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A Superintendência de Padrões Operacionais (SPO) da ANA tem em seus objetivos determinar os padrões mínimos de treinamento, exames de proficiência e experiência recente para pilotos. O balizamento no treinamento é de suma importância para garantir que o recente piloto recebeu instrução de acordo com o mínimo necessário para uma operação segura. Nele são estabelecidos mínimos de horas de treinamento solo e voo, e orientam os instrutores quanto às aplicações de diferenças e familiarização para um modelo e suas variantes, conforme o caso. A exemplo do relatório de avaliação operacional AIRCRAFT ATR 42/72-600 e do AGUSTAWESTLAND S.p.A. AW189

O objetivo é permear a qualidade do treinamento e segurança operacional dos operadores

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

A Avaliação Operacional nem sempre se encontra disponível para todos os modelos de aeronave, e nem sempre o usuário tem acesso às aviações realizadas por autoridades estrangeiras. Por isso, por ora a ANAC opta por estabelecer os requisitos mínimos de horas e manobras no próprio Regulamento, detalhado na IS 61-005.

Contribuição nº 136

Colaborador: Cíntia Trentini

Instituição: Helibras - Helicópteros do Brasil S/A

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

61.233(a) (5) experiência: ter, pelo menos, o seguinte tempo de voo como piloto:

(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. " (NR)

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

(iii) para as demais categorias de aeronaves, 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, 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.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Manter exigência mínima contida na edição anterior (RBAC61EMD05) para assegurar a experiência do instrutor e manutenção da qualidade da instrução ministrada.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

A ANAC entende que o requisito adicional pode dificultar excessivamente a formação de novos instrutores, sem que haja reais evidências de que isso aumente a segurança de voo na atividade de instrução.

Contribuição nº 137

Colaborador: Kerlington Pimentel de Freitas

Instituição: Helipro

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

61.5 (b) (2) habilitações de classe: são averbadas nas licenças de pilotos as seguintes habilitações de classe:

- (i) avião monomotor terrestre;
(ii) hidroavião ou anfíbio monomotor;
(iii) avião monomotor terrestre;
(iv) avião multimotor terrestre;
(v) helicóptero monomotor convencional;
(vi) helicóptero monomotor a turbina;
(vii) helicóptero multimotor; e
(viii) dirigível.
(3) habilitações de tipo: são averbadas nas licenças de pilotos nos seguintes casos:
(i) aeronaves certificadas para as operações com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos;
(ii) aeronaves com peso máximo de decolagem aprovado superior a 5.670 kg (12.500 lb), exceto balões livres e dirigíveis;
(iii) aviões com motor a reação; e
(iv) para qualquer outra aeronave, sempre que considerado necessário pela ANAC;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.5 (2) habilitações de classe: são averbadas nas licenças de pilotos as classes de aviões certificados para operação com apenas um piloto, exceto aqueles definidos como requerendo habilitação de tipo no processo de certificação de tipo. As habilitações de classe compreendem:

- (i) avião monomotor terrestre;
(ii) hidroavião ou anfíbio monomotor;
(iii) avião multimotor terrestre;
(iv) hidroavião ou anfíbio multimotor;
(v) aeronave leve esportiva terrestre, que pode ser averbada, também, em certificados de piloto de aeronave leve esportiva;
(vi) aeronave leve esportiva anfíbia, que pode ser averbada, também, em certificados de piloto de aeronave leve esportiva; e
(vii) outros aviões classificados como classe pela ANAC, que requeiram um designativo específico;
(3) habilitações de tipo: são averbadas nas licenças de pilotos de avião, helicóptero e aeronaves de decolagem vertical nos seguintes casos:
(i) para cada tipo de avião certificado para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos;

- (ii) aviões multimotores à turbina;
- (iii) todos os helicópteros e aeronaves de decolagem vertical independente do número de pilotos requeridos em sua certificação; e
- (iv) para qualquer tipo de aeronave, sempre que considerado necessário pela ANAC, independentemente da tripulação mínima requerida em sua certificação; e

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A Análise de Impacto Regulatório --- AIR é uma ferramenta regulatória que examina e avalia os prováveis benefícios, custos e efeitos das regulações. É um processo sistemático de questionamento no início do processo de regulação, traduzido em um relatório analítico utilizado para aumentar o entendimento dos problemas, avaliar alternativas, apontar possíveis impactos indiretos da ação governamental e garantir que a ação seja justificada e apropriada. A AIR disponibiliza importantes dados empíricos e uma estrutura de decisão racional aos gestores que possibilita a avaliação das opções regulatórias e dos impactos que suas decisões podem ter. A AIR é utilizada desde 1974 pelos países da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico --- OCDE e cada país adota um formato de acordo com suas especificidades. Apesar da diversidade, existem dez elementos---chave seguidos como boas práticas de AIR: maximizar o comprometimento político com a AIR; alocar responsabilidade para ela; treinar os reguladores; usar método analítico consistente e flexível; desenvolver e implementar estratégias de coleta de dados; focalizar esforços para a AIR; integrar---la com o processo de elaboração de políticas, iniciando o mais cedo possível; comunicar os resultados; envolver o público extensivamente; e aplicar---la a regulamentações novas e às já existentes. Em 1995, a OCDE desenvolveu uma lista de perguntas que ajudam os reguladores a analisar implicações das opções regulatórias e avaliar se a proposta escolhida será efetiva e eficiente:

1. O problema está definido claramente?
2. A ação governamental é justificada?
3. A regulação é a melhor forma de ação governamental?
4. Existe base legal para a regulação?
5. Qual o nível apropriado de governo para esta ação?
6. Os benefícios da regulação justificam os custos?
7. A distribuição dos efeitos na sociedade é transparente?
8. A regulação é clara, consistente, compreensível e acessível aos usuários?
9. Todas as partes interessadas tiveram a oportunidade de apresentar suas sugestões/considerações?
10. Como a aplicação e cumprimento da regulação serão obtidos?

As normas norte---americanas, antes de sua publicação, passam por um processo de Análise de Impacto Regulatório --- AIR e este processo já estão bem sedimentados nas fases de elaboração e edição daqueles regimentos. A proposta não passou por uma Análise de Impacto Regulatório. Para entendermos como a norma/lei aplica---se nos EUA precisamos ter em mente a diferença cultural e a diferença do direito norte---americano e do direito brasileiro. Como é notório, nos EUA aplica---se o direito consuetudinário que baliza seus atos nos costumes, melhor dizendo, o cidadão americano, sem nenhuma lei escrita, sabe o seu direito e seu dever. Ou seja, atos são tomados por jurisprudências das leis comuns. O direito brasileiro tem sua base no direito positivo, isto significa que a lei deve estar escrita, valia somente o que estava escrito. Esta dessemelhança pode ser constatada de forma cabal nas normas/leis dos dois países. Por exemplo, a Constituição Norte Americana tem apenas 27 artigos, já a brasileira tem em tomo de 250 artigos, isso sem considerar os Atos das Disposições Constitucionais Transitórias --- ADCT e as Emendas Constitucionais, e se ainda formos pensar em termos absolutos de normas/leis/decretos e demais regimentos o Brasil chega à casa de 4.8 milhões. Começamos com uma breve reflexão comparativa e não exaustiva sobre um mesmo candidato a Piloto Privado de Helicóptero no Brasil e nos EUA:

1. EUA---FAA: são requeridas, no mínimo, 40 horas totais não havendo possibilidade de redução.
2. BRASIL---ANAC: Para se formar PPH no Brasil são requeridas 40 horas totais, podendo ser reduzido para 35 horas se for realizado em sua totalidade em Escola de Aviação Civil --- EAC.
3. EUA---FAA: apesar do requisito de horas totais para concessão de PPH ser de 40 horas totais, a média norte---americana para formação de um piloto de helicóptero está registrada em tomo de 70 horas;
4. BRASIL---ANAC: a média para concessão de uma licença de PPH no Brasil não chega a 45 horas totais. Por que será?
5. EUA---FAA: Nos EUA, grande parte das escolas de formação prática de helicópteros emprega a aeronave tipo R22 e HU30. No entanto, para qualificação no R22 é requerido o cumprimento do regulamento especial, denominado SFAR--- Special FAR nº 73. A publicação deste regulamento especial foi motivada em virtude do número de acidentes neste modelo de aeronave ocorrido durante as instruções. Desta forma este regimento procura estabelecer requisitos de treinamento especiais e específicos, além de critérios para assumir a função de piloto em comando nas aeronaves R22 e R44. Por exemplo, no SFAR73 é requerido, entre outros fatores, que o piloto de R22 e R44 tenha no mínimo 200 horas em helicópteros, sendo pelo menos 50 horas em R22 ou R44 para assumir a função de piloto em comando, além de ter realizado treinamentos avançados de autorotação, mast bumping, low G, etc. Aqui se merece uma indagação importante: Quando a autoridade de aviação civil define requisitos de treinamento específicos e qualificações mínimas para assumir comando para um modelo de aeronave em algum regulamento específico, ela quer dizer que esta aeronave possui particularidades importantes e que devem ser obrigatoriamente cumpridas, ou seja, que ela seja uma aeronave "tipo". O FAA apesar de não considerar o R22 e R44 como aeronaves Tipo possui requisitos claros de treinamento e qualificação, no SFAR73, a modelo dos requisitos para uma aeronave considerada Tipo.
6. BRASIL---ANAC: No Brasil também utilizamos a aeronave R22 nas instruções básicas, só que com uma grande diferença: este modelo de aeronave está presente em mais de 90% das escolas de formação prática de helicópteros no Brasil. No entanto, não existe nenhum instrumento regulamentar ou instrução suplementar na ANAC que se aproxime ao requerido pelo SFAR73. A proposta do RBAC61 sequer ventilou alguma preocupação com as disposições de treinamento e qualificações definidas pela autoridade de aviação civil norte americano, pelo contrário reduziu significativamente os requisitos. No Brasil temos uma média de horas de formação bem inferior à norte---americana, possuímos mais de 90% das escolas de helicópteros que operam R22, no entanto, não nos aproximamos dos critérios regulamentares de treinamento e requisitos de experiência exigidos no SFAR 73 pelos EUA. Conforme mencionado anteriormente, é importante frisar que um dos maiores motivadores para publicação do SFAR 73 foi o alto índice de acidentes computados com as aeronaves R22 e R44 nos EUA! Diante do todo o exposto, sugerimos uma pesquisa aos índices atuais de acidentes registrados no Brasil pelo Centro Nacional de Investigação de Acidentes Aeronáuticos--- CENIPA com as aeronaves modelo R22 e R44 e quantifiquem o número de relatórios finais de acidentes onde foram apontados como fator contribuinte, "deficiente treinamento ou deficiente instrução".
7. EUA---FAA e BRASIL---ANAC: E o voo solo? Será que todas as escolas brasileiras realizam o voo solo a modelo do FAA? Será que as escolas brasileiras permitem os alunos realizar o voo solo de navegação como nos EUA? As respostas a estas perguntas ficam a cargo de cada um dos senhores.
8. EUA---FAA e BRASIL---ANAC: Não iremos tecer comentários sobre o processo de concessão de uma licença de piloto comercial de helicóptero --- PCH, mas sugiro que façam um comparativo entre os requisitos do Brasil e dos EUA, bem como analisem a média de horas totais para concessão desta licença nos dois países! O objetivo nesta seção foi mais uma vez demonstrar como o processo de formação de pilotos brasileiros é descompassado ao requerido e executado nos EUA.

Para à concessão e revalidação de habilitação classe na categoria helicópteros, será que estamos alinhados e harmonizados aos EUA? Vejamos alguns pontos:

1. EUA---FAA e BRASIL---ANAC: Inicialmente merece destaque que nos EUA não existe a subdivisão de classes de helicópteros proposta pela ANAC, ou seja, monomotor pistão, monomotor turbina ou multimotor. Os EUA definem a habilitação Classe para aeronaves de asas rotativas em duas categorias --- Helicópteros e Giroplanos (vide FAR 61, Seção 61.5(b)). Já para a habilitação tipo (type---rating) o FAA define como as grandes aeronaves, aviões a jato e/ou as aeronaves que são certificadas com tripulação mínima de 2 pilotos, além de outras definidas pelo FAA.
2. EUA---FAA e BRASIL---ANAC: O RBAC 61 propõe a divisão das habilitações na categoria helicópteros para as Classes: helicóptero monomotor convencional, monomotor a turbina e multimotor. No Brasil vindouro teremos o seguinte cenário: "mais de 90% das habilitações na categoria helicóptero da frota nacional serão classe". Para termos uma idéia, estarão abarcados, como categoria Classe, os seguintes modelos de aeronaves: R22, R66, H350, BH07, EC35, H355, A19S, EC155, SK76C+, etc.). Percebam nestes exemplos de habilitação de classe citados o grau de particularidade entre elas! Conclui---se de forma rápida que teremos em tomo

de 5 (cinco) helicópteros no Brasil que serão tratados como Tipo (AW139, SK92, EC225, KAMOV, MI171, etc.). Importante lembrar que a maioria desta frota que terá a classificação de tipo já está empregada em atividades de taxi---aéreo nas operações offshore ou onshore, ou seja, já devem cumprir com o programa de treinamento mínimo exigido pelo fabricante e pelo RBAC135. Desta forma, o RBAC61 estará, em sua grande maioria, regulando algo que já está estabelecido em outro regimento, por exemplo, o RBAC135. Frisa---se que as autoridades de aviação civil da Europa, Canadá, Austrália, etc., não estabelecem nada aproximado ao proposto pelo Brasil---ANAC. Ao consultarmos algumas avaliações operacionais (FSB) publicadas pelo FAA---EUA (ex. EC155, BH429, etc.) pudemos observar que, para algumas aeronaves, é obrigatório o cumprimento de um treinamento mínimo, inclusive remetendo ao programa de treinamento aprovado pela autoridade primária de certificação EASA. Mais uma vez o FAA---EUA não considera algumas aeronaves como Tipo, mas definem requisitos claros de treinamento e qualificação requeridos para uma aeronave Tipo. Importante frisar que, em alguns casos, remete---se ainda aos requisitos da Seção FAR61.31(h) referente à concessão da habilitação de tipo, mesmo sendo habilitação classe --- Additional aircraft type---specific training (vide exemplo: <http://fsims.faa.gov/PICDetail.aspx?docId=FSB EC---155>)

3. EUA---FAA e BRASIL---ANAC: Com efeito, precisamos compreender que a instrução no Brasil não será realizada pelo instrutor com as mesmas qualificações do instrutor dos EUA, uma vez que os requisitos são superiores aos brasileiros. Ou seja, nos EUA é requerido que o piloto tenha recebido o treinamento apropriado na classe da aeronave que for voar e recebido o endosso de voo solo na aeronave autorizada pelo instrutor (seção 61.31(d) do FAR61). No Brasil, não estamos propondo nenhum requisito para realizar o endosso de voo solo e sim um requisito genérico de 08 horas de instrução em helicópteros e pelo menos 2 horas de voo em helicópteros do mesmo fabricante. Importante enfatizar que estas 2 horas não são obrigatoriamente de instrução conforme determina o fabricante (vide Seção 61.195 (d) (e) do RBAC61). Para melhor visualizar o que estamos ponderando, imagine um comandante de Bell 206, já habilitado na classe helicóptero monomotor turbina e que consequentemente já tenha atendido o requisito de 08 horas de instrução no Bell 206 e que, agora, tenha interesse em voar também um esquiolo tipo H350 B3e. Segundo o proposto do RBAC61 ele vai precisar fazer apenas uma instrução no tipo esquiolo H350 B3e de 2 horas no H350 (vide Seção 61.195 (e) (f) do RBAC61) sem nenhum modelo de competência de treinamento e sim adotando critérios pessoais. Merece ainda lembrar que nossa frota é essencialmente europeia e que a EASA averba habilitações tipos para helicópteros e tem como requisito mínimo de treinamento: 05 horas para cada tipo helicóptero monomotor e 08 horas para cada tipo helicóptero bimotor, sem contar as horas de instrução teórica mínima, a instrução mínima para IFRH e CAT A, senão vejamos:

a. EUA---FAA: Nos EUA o Bell 429 é classe, mas dispõe de uma avaliação operacional (vide site FAA: <http://fsims.faa.gov/PICResults.aspx?mode=Publication&doctype=FSB Reports>) que estabelece requisitos mínimos para treinamento tais como 20 horas de ground school, 3---4 horas de FTD e 4---5 horas de treinamento na aeronave.

b. BRASIL---ANAC: No Brasil também temos a avaliação operacional para este helicóptero, no entanto definimos a mesma carga horária para o ground school, mas excluímos a obrigatoriedade de uso do FTD. No entanto, é importante observar que o RBAC61 não irá obrigar o cumprimento das competências mínimas de treinamentos estabelecidos pela própria ANAC em sua avaliação operacional, tampouco pelo FAA (vide site da ANAC: <http://www2.anac.gov.br/aeronaves/avaliacaooperacional.asp>). Pelo contrário, o RBAC 61 obriga ao piloto apenas ter recebido às 02 horas de instrução de voo e nenhuma obrigatoriedade de instrução de solo---ground school;

c. EUA---FAA: Nos EUA a avaliação operacional para o helicóptero tipo EC155 estabelece um treinamento mínimo que remete ao treinamento do fabricante Airbus Helicopters, antiga Eurocopter, inserindo inclusive na avaliação operacional, a cópia do programa daquele fabricante europeu. Vejamos o que está disposto na avaliação operacional do FAA para o helicóptero EC155 (FSB---report), ipsis literis: (<http://fsims.faa.gov/PICDetail.aspx?docId=FSB EC---155>) "Aircraft---type specific training is required for this aircraft under the provisions of 61.31(h) due to the complexity of the pilot displays and controls, avionics/navigation and flight control systems. Aircraft systems and flight training must be conducted in accordance with Eurocopter France's training program."(grifo nosso) Importante realçar que o EC55 é considerado um helicóptero categoria Classe pelo FAA, no entanto, requer um treinamento específico nos moldes do FAR 61, Seção 61.31(h), e, este requisito, específico para concessão de uma habilitação de TIPO. Qual seria a verossimilhança deste requisito no RBAC61 proposto?

EUA---FAA e BRASIL---ANAC: Para compreendermos o processo de concessão de uma habilitação classe é preciso entender quem são os principais atores de uma instrução para concessão de uma habilitação classe e/ou IFRH. A meu ver, seriam os instrutores e as competências previstas para o treinamento, ou seja, o que se treina e como se treina, correto? Sendo assim, precisamos saber se a ANAC está alinhando os requisitos desta importante figura no processo de concessão de uma habilitação classe, ou seja, os instrutores. Pelo que pudemos constatar, não alinhamos, não harmonizamos e estamos muito longe de chegarmos próximo aos critérios adotados pelo FAA. Pelo contrário, estamos reduzindo ainda mais os requisitos para concessão de instrutor prevista na atual emenda 05 do RBAC 61 (vide Seção 61.233 do RBAC61). A respeito dos Instrutores (multiplicadores) vemos alguns dos requisitos para que os pilotos se tomem instrutores nos EUA e comparamos com os critérios sugeridos pela ANAC:

a. EUA---FAA: existem pelo menos 3 categorias de instrutores (básico, avançado e instrumento, vide FAR 61 Seção 61.5(d)). Os instrutores de ground (solo), os instrutores de voo classe ou tipo e os instrutores IFR. Ou seja, há uma subdivisão e os critérios são diferentes para cada um. Além disso, os requisitos para instrutores são superiores aos requisitos propostos pelo RBAC61. Não irei elencar todos aqui, uma vez que poderíamos ter que evoluirmos em mais dezenas de folhas para evidenciar tamanha discrepância entre os dois países. Caso os senhores queiram consultar está disponível na Subparte H e I do FAR 61. Um exemplo, nos EUA para ministrar aulas práticas e teóricas para instrutores o candidato deve ter 400 horas como instrutor de voo e que pelo menos 80% dos pilotos que treinaram com este instrutor tenham sido aprovado na primeira tentativa de exame prático.

b. BRASIL---ANAC: A minuta do RBAC 61 afasta---se dos requisitos estabelecidos no FAR61--- EUA e não dispõe de nenhuma diferenciação entre os instrutores à modelo do FAA. Pelo contrário, a nova proposta do RBAC61 propõe uma diminuição dos requisitos de experiência previstos na atual emenda 05 do RBAC61 (Seção 61.233 (a) (5) (iii) Emenda 05 do RBAC 61). Em suma, o instrutor no Brasil não será mais obrigado a ter: i. 200 horas de voo como piloto em comando; ii. de nenhuma experiência em IFRH real como piloto em comando para se ministrar instrução IFRH; e iii. 15 horas de voo como piloto em comando no mesmo modelo de aeronave para qual pretende ministrar a instrução de voo. Qual seria o avanço desta mudança na norma? Não estaríamos incrementando ainda mais a exposição a riscos inaceitáveis, tanto comentado e estudado dentro da filosofia do Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional? De forma sucinta a ANAC entende que o Brasil tem que evoluir para habilitações de helicóptero classe à modelo do FAA, mas que os instrutores, não necessitam possuir os mesmos requisitos do FAA. Isso seria coerente?

c. BRASIL---ANAC: Outro ponto importante é qualificar o atual modelo da frota nacional de helicópteros. Precisamos entender qual a característica da frota de helicópteros brasileira. Será que ela é predominantemente de fabricantes norte---americanos? Numa breve consulta pudemos perceber que não. Pelo contrário a frota brasileira, em sua extensa maioria, tem origem europeia e, consequentemente, foram certificadas primariamente pela autoridade de aviação civil --- EASA. Destarte, é imperiosa a necessidade de verificar quais são os requisitos para concessões das habilitações para estes helicópteros na Europa, EASA. Não seremos novamente exaustivos, mas na Europa os helicópteros são essencialmente tipo e possuem, praticamente, uma avaliação operacional (Operational Evaluation Board--- OEB) para cada tipo. Esta avaliação operacional tem como característica básica definir critérios mínimos de qualificação e treinamento para a tripulação. Como citado anteriormente neste documento, o helicóptero modelo EC155 remete, inclusive, a obrigatoriedade de cumprimento dos requisitos do fabricante europeu. Além disso, diversos helicópteros monoturbinas possuem critérios valiosos de treinamento de solo (ground school) e de voo, como, por exemplo, o tipo H350Bseries e suas variantes B3 e B4. A ANAC, mais uma vez, não observou este importante fator na edição da proposta. E infere---se pouca preocupação do órgão regulador brasileiro com o treinamento mínimo exigido pela autoridade primária de certificação daquelas aeronaves. Ou seja, temos uma frota essencialmente europeia, mas entendemos que os requisitos de treinamento não precisam estar alinhados aos requisitos europeus. Por quê? As avaliações operacionais de qualquer helicóptero, elas estão disponíveis no site da EASA (link: <https://easa.europa.eu/document---library/operational---suitability---data>). Neste link da internet, percebe---se que a EASA realiza também várias avaliações operacionais das aeronaves fabricadas pelos EUA. Não muito distante desta ausência de equiparação com a autoridade europeia, pode---se observar que o RBAC61 ainda irá "brindar" o piloto que revalidar a habilitação multimotora com a habilitação de monomotora (vide Seção 61.197, parágrafo (c) da proposta do RBAC61).

EXAME DE PROFICIÊNCIA Ao longo deste documento elencamos diversos pontos sobre a formação básica, sobre a concessão de uma habilitação e na fase final do processo de formação de um piloto, ou seja, no exame pratico (cheque) imagináramos que a ANAC tenha ao menos alinhado aos requisitos do FAA? Infelizmente não, na fase final do processo de formação básica ou avançada e, ao longo da vida profissional deste piloto de helicóptero sequer observou---se algo próximo ao cobrado

nos EUA, repetindo, modelo usado pela ANAC para justificar sua proposta (vide Formulário de Análise para Proposição de Ato Normativo, Item 1). Vejamos algumas dessemelhanças:

1. EUA---FAA: O FAA dispõe de uma publicação denominada Practical Test Standard –PTS específico para helicópteros que versa sobre o processo de avaliação---cheque, bem como define os requisitos para realização de exame prático eficiente. Além disso, este documento define os requisitos mínimos para aferição dos conhecimentos teóricos e práticos dos pilotos.

2. BRASIL---ANAC: A ANAC possui a Instrução Suplementar –IS00---002 que deveria possuir critérios para avaliação de proficiência de pilotos de helicópteros, mas infelizmente não define critérios para o voo de cheque, limitando a citar poucas manobras e requisitos, estando muito longe do cobrado pelo FAA.

3. EUA---FAA: Para se tornar o examinador credenciado no FAA o candidato passa por um processo seletivo rigoroso e com requisitos de experiência, teóricos e práticos bem mais exigentes dos cobrados no Brasil, vide Order 8900.

4. BRASIL---ANAC: Na ANAC os examinadores credenciados passaram pelos mais diversos processos de credenciamento. Se ele for um candidato a examinador de um taxi---aéreo deve seguir com a IAC 3201 que foi publicada na época do DAC e encontra---se totalmente obsoleta e não segue os mesmos requisitos do FAA. Se for vinculado a uma escola de aviação civil, segue---se ao previsto no RBHA141, também publicado a época do DAC, e está defasada e também distante das exigências do FAA. Somado a tudo isso, atualmente os cursos teóricos para examinador credenciado não tem validade e cada um segue um padrão próprio, mesmo sendo sob a égide do mesmo regulamento;

5. EUA---FAA: Entre os diversos pontos importantes estabelecidos no Order 8900, um deles merece um destaque especial. A taxa de reprovação mínima exigida pelo FAA. Ou seja, o examinador credenciado deve ter uma taxa de reprovação mínima de 10%, caso contrário, passará por uma avaliação de um conselho do FAA. Além disso, o examinador não pode ter sofrido acidente nos últimos anos, não pode ter preenchido erradamente mais de 10% das "FAP" deles, entre outros aspectos, senão passará também pelo crivo deste conselho. Caso queiram consultar as taxas anuais de reprovação do FAA nos últimos anos basta consultar o site desta autoridade de aviação civil norte americana na internet, conforme tabela "2014 Active Civil Airmen Statistics" (vide: https://www.faa.gov/data_research/aviation_data_statistics/civil_airmen_statistics/).

6. BRASIL---ANAC: Mas o que temos atualmente no Brasil? Uma taxa de reprovação que tende a 0,0% e hoje se encontra na casa de 0,5%! Ou seja, nem se assumirmos um erro 10 vezes maior, chegaríamos próximas as taxas de reprovação norte---americana. Não fomos exaustivos nos requisitos para os critérios dos exames de proficiência, mas merece uma lida e comparação com o Order 8900, pois são tantos pontos conflitantes que mereceria até uma tese.

CONCLUSÃO Com as mudanças dos critérios para concessão e reavaliação de uma habilitação de classe para a categoria helicóptero a ANAC esta adotando uma postura totalmente desajustada e desalinhada ao previsto pelas autoridades de aviação civis internacionais (FAA, EASA, etc.), em completo confronto com a literatura acadêmica e olvidando dos critérios norteadores de segurança de voo, podendo estar expondo seriamente os regulados, usuários e terceiros a um risco inaceitável. Qual é a linha que, de fato, foi adotada pela ANAC? Pois a linha do FAA não foi, das autoridades de aviação civis mundiais tampouco e da literatura acadêmica muito menos. Seria uma linha de completa desregulamentação do setor, delegando responsabilidades a terceiros, quando, na verdade, são responsabilidades inerentes da agência reguladora da aviação civil brasileira, portanto, com a norma proposta pela ANAC, os regulados e usuários e a sociedade estarão expostos a um risco desnecessário e inaceitável.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente aceita.

Quanto à Análise de Impacto Regulatório, referir-se à análise da contribuição nº 81 deste Relatório.

Quanto ao requisito mínimo de horas para a formação de pilotos privados, a redução de horas para pilotos que tenham realizado um curso certificado e/ou utilizado dispositivos de simulação também consta da regra americana, que permite até mesmo reduções abaixo deste valor quando assim autorizado pela autoridade no programa de treinamento apresentado pela instituição de ensino:

§61.109 *Aeronautical experience.*

(k) Permitted credit for use of a flight simulator or flight training device. (1) Except as provided in paragraphs (k)(2) of this section, a maximum of 2.5 hours of training in a flight simulator or flight training device representing the category, class, and type, if applicable, of aircraft appropriate to the rating sought, may be credited toward the flight training time required by this section, if received from an authorized instructor.

(2) A maximum of 5 hours of training in a flight simulator or flight training device representing the category, class, and type, if applicable, of aircraft appropriate to the rating sought, may be credited toward the flight training time required by this section if the training is accomplished in a course conducted by a training center certificated under part 142 of this chapter.

*(3) **Except when fewer hours are approved** by the Administrator, an applicant for a private pilot certificate with an airplane, rotorcraft, or powered-lift rating, who has satisfactorily completed an approved private pilot course conducted by a **training center certificated under part 142 of this chapter, need only have a total of 35 hours** of aeronautical experience to meet the requirements of this section.*

Além disso, esta possibilidade é também prevista pela Organização da Aviação Civil Internacional, no Anexo 1 à Convenção de Chicago:

2.3 Private pilot licence

2.3.4.1 Experience

2.3.4.1.1 *The applicant shall have completed not less than **40 hours of flight time, or 35 hours if completed during a course of approved training**, as a pilot of helicopters. The Licensing Authority shall determine whether experience as a pilot under instruction in a flight simulation training device is acceptable as part of the total flight time of 40 hours or 35 hours, as the case may be. Credit for such experience shall be limited to a maximum of 5 hours.*

Quanto à implementação de três habilitações de classe para a categoria helicóptero, ao passo que na norma norte-americana há apenas uma, o objetivo da ANAC foi manter maior um grau de controle da proficiência dos pilotos no processo de transição entre helicópteros de classes mais simples para classes mais complexas. Essa medida irá possibilitar à Agência verificar com maior proximidade a qualidade dos pilotos que pretendem se qualificar em equipamentos de maior complexidade.

Quanto à possibilidade de se exigir treinamento específico para um modelo de aeronave dentro de uma determinada classe – tal como faz a norma americana nos SFAR 73 e 108 e no FSB Report do EC 155 – a ANAC concorda que sua existência é importante, e por isso incluiu na norma a previsão constante do parágrafo 61.199(b)(1), que acomoda a possibilidade de se estabelecer treinamento e endosso mínimos para qualquer modelo que considerar necessário, com base em Avaliações Operacionais e recomendações do fabricante do equipamento.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Quanto às sugestões de alteração à IS 00-002, esta se encontra em processo de revisão pela ANAC e os precedentes do PTS e da *Order 8900.1* citados serão considerados para subsidiar a proposta.

Contribuição nº 138
Colaborador: Nilton Cícero Alves
Instituição: Helibras - Helicópteros do Brasil S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.2 Abreviaturas e definições (a)(1) Acidente aeronáutico significa...
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.2 Abreviaturas e definições (a)(1) Excluir.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Sugiro excluir este termo da lista de definições visto que a competência para classificar uma ocorrência aeronáutica como acidente, incidente grave, incidente ou ocorrência de solo é do CENIPA. Nos pontos onde for necessária essa definição, referenciar a norma do CENIPA. Em sendo mantida, efetuar as correções conforme texto ao lado.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aceita A definição foi alterada para remeter à definição do CENIPA.

Contribuição nº 139
Colaborador: Nilton Cícero Alves
Instituição: Helibras - Helicópteros do Brasil S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.2 Abreviaturas e definições (3) Avião complexo significa um avião que requeira uma habilitação de classe e que possua trem de pouso retrátil, flapes e hélice de passo variável. No caso de hidroaviões ou aviões anfíbios, é considerado complexo aquele que possui flapes e hélice de passo variável. Considera-se hélice de passo variável aquela cujo passo pode ser alterado durante o voo, por comando direto do piloto ou por um sistema automatizado de ajuste.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.2 Abreviaturas e definições (3) Aeronave complexa – aeronave que requeira uma habilitação de classe e que, por suas características de operação, tenha sido assim classificada em Avaliação Operacional conduzida pela ANAC ou pela autoridade primária de certificação.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Apesar de constar no FAR 61, essa definição coloca praticamente todas as aeronaves com trem de pouso retrátil na mesma situação, sem levar em conta outros aspectos que, nos dias atuais, tomam uma aeronave complexa. Não foi considerada, por exemplo, a configuração de aviônica da aeronave. Um piloto que saia de uma aeronave com painel analógico e vá voar uma outra com uma suíte aviônica Garmin G1000, por exemplo, terá dificuldades. Além disso, o termo se restringe às aeronaves de asa fixa sem levar em consideração a possibilidade de se ter (e tem) um helicóptero complexo.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente aceita A seção 61.9, que previa endossos para aviões complexos e de alto desempenho e outros foi excluída e substituída pela previsão do parágrafo 61.199(b)(1), que permite à ANAC estabelecer em IS especificamente quais modelos ou famílias de aeronaves dentro de uma classe precisam de um endosso e qual o treinamento necessário para isso. Essa forma foi entendida como mais adequada justamente por evitar que as definições arbitrariamente estabelecidas como "complexa" e "de alto desempenho" sejam os únicos critérios a guiar o treinamento de pilotos. Na realidade, como bem apontado na contribuição, a avaliação de se uma aeronave classe requer ou não treinamento específico depende de outros fatores que não só sua potência ou presença de trem e flapes retráteis, dentre os quais se incluem a recomendação do fabricante e as avaliações operacionais da ANAC e de outras autoridades de aviação civil. Esta previsão é importante pois o fato de uma aeronave ser mais simples – isto é, classe – não implica em que não possa ser necessário um determinado treinamento específico para que um piloto possa operá-la. Na regulamentação norte-americana, isto já é feito por exemplo para os R22 e R44, por exemplo, conforme a previsão do SFAR 73. Para as aeronaves em que isto for estabelecido, será necessário que o piloto obtenha treinamento e endosso na CIV, mas não será necessária a averbação de uma habilitação específica, e não se estará sujeito à obrigatoriedade de treinamento em CTAC ou Escola, e por isso não se pode dizer que seria o mesmo que tornar tais aeronaves tipo.

Contribuição nº 140
Colaborador: Nilton Cícero Alves
Instituição: Helibras - Helicópteros do Brasil S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.2 Abreviaturas e definições (4) Avião de alto desempenho significa um avião que requeira uma habilitação de classe e que possua motor com potência superior a 200 hp.
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.2 Abreviaturas e definições (4) Avião de alto desempenho – avião que requeira uma habilitação de classe e que possua uma relação peso/potência superior inferior a 3 Kg/hp, ou razão de rolamento superior a 15º/segundo.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

Simplemente fixar uma potência do motor não é suficiente para determinar o desempenho da aeronave. Um Cessna 210, por exemplo, tem um motor de 310 hp e está longe de ser considerado um avião de alto desempenho. Além da relação peso/potência, outro parâmetro a ser considerado são as qualidades de voo da aeronave em termos de estabilidade, manobrabilidade e maneabilidade. Assim, como forma de simplificar, pode-se definir a "agilidade" da aeronave em termos de razão de rolamento.

Os números apresentados (3 Kg/hp e 15º/seg) são apenas sugestões de valores e podem ser alterados, desde que se mantenha o conceito da relação peso/potência e da razão de rolamento, visto que apenas a potência do motor não é suficiente para se definir o desempenho de uma aeronave.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 139, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 141

Colaborador: Nilton Cícero Alves

Instituição: Helibras - Helicópteros do Brasil S/A

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

61.2 Abreviaturas e definições

(5) 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

(5) NOTAM (Notice to Airmen – Aviso aos aeronavegantes) 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

Seria mais apropriado definir NOTAM em lugar de "Aviso aos aeronavegantes" por ser o termo mais usual. Além disso, foi utilizado o termo "ajudas à navegação", fugindo do padrão "auxílios à navegação".

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição aceita

Definição corrigida conforme sugerido.

Contribuição nº 142

Colaborador: Nilton Cícero Alves

Instituição: Helibras - Helicópteros do Brasil S/A

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

61.2 Abreviaturas e definições

(13) ...

(i)...

(ii)...

(iii) Treinador de Voo por Instrumentos (Aviation Training Device - ATD).

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.2 Abreviaturas e definições

(13) ...

(i)...

(ii)...

(iii) Treinador de Voo (Aviation Training Device - ATD).

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

O ATD também é utilizado para treinamento de voo visual, não apenas para voo por instrumentos.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

A padronização dos termos utilizados no RBAC 61 para se referir a dispositivos de simulação será realizada pela ANAC em revisão posterior, uma vez que o tema se encontra em estudo no processo 00065.097284/2014-06.

Contribuição nº 143

Colaborador: Nilton Cícero Alves

Instituição: Helibras - Helicópteros do Brasil S/A

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

61.5

(b)...

(2)...

(i)...

(ii)...

(iii) avião multimotor terrestre;

(v) helicóptero monomotor convencional;

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.5

(b)...

(2)...

(i)...

(ii)...

(iii) avião multimotor terrestre;

(iv) hidroavião ou anfíbio multimotor; (v) helicóptero monomotor convencional;
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Aparentemente houve um erro de digitação na minuta e o item (iv) foi suprimido sem qualquer menção à intenção de se fazer isso.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição aceita Minuta corrigida conforme sugerido.

Contribuição nº 144
Colaborador: Nilton Cícero Alves
Instituição: Helibras - Helicópteros do Brasil S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.5 (b)... (3) habilitações de tipo: são averbadas nas licenças de pilotos nos seguintes casos: (i) aeronaves certificadas para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos; (ii) aeronaves com peso máximo de decolagem aprovado superior a 5.670 kg (12.500 lb), exceto balões livres e dirigíveis; (iii) aviões com motor a reação; e (iv) para qualquer outra aeronave, sempre que considerado necessário pela ANAC.”
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.5 (b)... (3) habilitações de tipo: são averbadas nas licenças de pilotos nos seguintes casos: (i) aeronaves certificadas para operação com tripulação mínima de 2 (dois) pilotos; (ii) aviões com peso máximo de decolagem aprovado superior a 5.670 kg (12.500 lb) e helicópteros com peso máximo de decolagem aprovado superior a 3.175 kg (7.000 lb); (iii) aeronaves com mais de 9 assentos para passageiros; (iv) aviões com motor a reação; e (v) para qualquer outra aeronave, sempre que considerado necessário pela ANAC.”
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Esse é um parâmetro (12.500 lb) válido para os aviões, visto que é a partir desse peso que passa a ser exigida a certificação segundo o FAR25 em lugar do FAR23. Para os helicópteros esse ponto de corte entre o FAR27 e FAR29 é 7.000 lbs. O requisito relativo ao número de passageiros é comum às duas categorias, asa fixa e asas rotativas
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita Para fins de habilitação, o valor de 12,500lbs é aplicável a todas as categorias de aeronave, conforme se interpreta dos parágrafos abaixo: §61.5 Certificates and ratings issued under this part. (b) The following ratings are placed on a pilot certificate (other than student pilot) when an applicant satisfactorily accomplishes the training and certification requirements for the rating sought: (7) Aircraft type ratings— (i) Large aircraft other than lighter-than-air. §1.1 General definitions. Large aircraft means aircraft of more than 12,500 pounds , maximum certificated takeoff weight. Isso pode ser também observado na lista de habilitações de tipo constantes da página http://registry.faa.gov/TypeRatings/

Contribuição nº 145
Colaborador: Nilton Cícero Alves
Instituição: Helibras - Helicópteros do Brasil S/A
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
61.9 Treinamentos adicionais requeridos (a)... (b) Treinamento adicional requerido para operar aviões complexos. (1) para atuar como piloto em comando de um avião complexo, o piloto deve: (i) ter recebido, de um instrutor de voo, instrução de solo e de voo em um avião complexo ou em um dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) que represente um avião complexo; e
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.9 Treinamentos adicionais requeridos (a)... (b) Treinamento adicional requerido para operar aeronaves complexas. (1) para atuar como piloto em comando de uma aeronave complexa, o piloto deve: (i) ter recebido, de um instrutor de voo, instrução de solo e de voo em uma aeronave do mesmo modelo ou em um dispositivo de treinamento para simulação de voo (FSTD) que represente o referido modelo; e
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
Para se voar qualquer aeronave classificada como complexa, o piloto deve fazer o treinamento específico para aquela aeronave. Não há como, buscando capacitar-se a voar a aeronave complexa "A" o piloto receber instrução na aeronave complexa "B".

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

O treinamento conduzido em outro modelo, ainda que também classificado como complexo, não garantirá a adaptação do piloto à aeronave na qual busca capacitação, visto que o motivo para a classificação como complexa pode ter origens diferentes.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição parcialmente aceita

Vide resposta à contribuição 139, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 146

Colaborador: Nilton Cícero Alves

Instituição: Helibras - Helicópteros do Brasil S/A

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

61.9 Treinamentos adicionais requeridos

(e) Treinamento adicional requerido para operar modelos específicos.

(1) a ANAC poderá especificar em Instrução Suplementar um treinamento adicional requerido para operar determinado modelo de aeronave. Nesses casos, para atuar como piloto em comando desse modelo, o piloto deve:

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.9 Treinamentos adicionais requeridos

(e) Excluir.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A necessidade de treinamento específico pressupõe que a aeronave seja complexa, de alto desempenho ou tipo. Todas possibilidades já contempladas pelo regulamento. Não é admissível que a ANAC, sem um critério claro e objetivo determine um treinamento específico para qualquer que seja a aeronave.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

Vide resposta à contribuição 139, por se tratar do mesmo tema.

Contribuição nº 147

Colaborador: Nilton Cícero Alves

Instituição: Helibras - Helicópteros do Brasil S/A

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

61.9 Treinamentos adicionais requeridos

(g) Treinamento adicional requerido para operar aeronaves utilizando óculos de visão noturna.

(1) para atuar como piloto em comando de aeronaves utilizando óculos de visão noturna, o piloto deve:

(i) ter recebido, de um piloto credenciado pelo fabricante ou fornecedor do equipamento, instrução de solo e de voo em aeronaves utilizando óculos de visão noturna; e

(ii) ter recebido, em sua CIV, um endosso assinado por um piloto credenciado pelo fabricante ou fornecedor do equipamento que certifique sua proficiência para atuar como piloto em comando de aeronaves utilizando óculos de visão noturna.

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO

61.9 Treinamentos adicionais requeridos

(g) Treinamento adicional requerido para operar aeronaves utilizando óculos de visão noturna.

(1) para atuar como piloto em comando de aeronaves utilizando óculos de visão noturna, o piloto deve:

(i) ter recebido, de um piloto credenciado pela ANAC em função de reconhecida experiência, instrução de solo e de voo em aeronaves utilizando óculos de visão noturna; e

(ii) ter recebido, em sua CIV, um endosso assinado pelo piloto que ministrou a instrução certificando sua proficiência para atuar como piloto em comando de aeronaves utilizando óculos de visão noturna.

JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE

A dificuldade do voo com NVG independe do fabricante dos óculos. Assim, pilotos com experiência em voo com NVG podem tranquilamente transitar de um equipamento para outro sem o menor problema.

Além disso, não se pode estabelecer um requisito que dependa de terceiros para ser cumprido. Esse credenciamento de piloto pelo fabricante, se é que será feito, não terá qualquer controle pela ANAC.

O início das operações com NVG no Brasil, assim como ocorreu nos EUA e em tantos outros países, deverá ser feito com suporte de pilotos oriundos das Forças Armadas, que trarão sua experiência para o âmbito da aviação civil. Dessa forma, a ANAC terá o papel de analisar a experiência de cada candidato a instrutor de NVG e, com base nessa análise, emitir o credenciamento aos que atendam a requisitos claros e objetivos definidos em documentação específica.

ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC

Contribuição não aceita

As previsões relativas a equipamentos de visão noturna foram retiradas da proposta final por se entender que é necessário promover maiores estudos e debates com os fabricantes e usuários sobre o tema.

Contribuição nº 148

Colaborador: Nilton Cícero Alves

Instituição: Helibras - Helicópteros do Brasil S/A

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

61.9 Treinamentos adicionais requeridos

(h) Exceções

(1) O treinamento e os endossos requeridos por esta seção são dispensados:

(i) para os voos solo realizados por um piloto aluno, previstos de sua instrução; e

(ii) para a pilotagem de aeronaves leves esportivas e de aeronaves experimentais com peso máximo de decolagem de até 750kg.

(2) Adicionalmente, são dispensados do treinamento e do endosso previstos nos parágrafos (b), (c), (d) ou (f) desta seção os pilotos que obtenham uma habilitação de tipo em aeronaves que possuam as características do respectivo endosso.

Relatório de análise das contribuições referentes à audiência pública nº 14/2015
do REGULAMENTO BRASILEIRO DA AVIAÇÃO CIVIL nº 61 – RBAC nº 61

TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
61.9 Treinamentos adicionais requeridos (h) Exceções (1) O treinamento e os endossos requeridos por esta seção são dispensados: (i) Excluir. (ii) para a pilotagem de aeronaves leves esportivas e de aeronaves experimentais com peso máximo de decolagem de até 750kg. (2) Excluir.
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
O treinamento para o voo solo de aluno piloto, cujo termo aparece invertido na letra (i) (piloto aluno) pode até ser dispensado, visto este voo fazer parte de um programa de treinamento aprovado pela ANAC. Entretanto, o endosso na CIV, ou qualquer outra forma de liberação do voo solo por parte do instrutor, deve ser exigida. A proposta de exclusão do item 2 se pauta no fato deste item estar um tanto quanto vago. E normas não podem ser vagas. Se a ANAC quer ter a prerrogativa de dispensar qualquer piloto de qualquer tipo de treinamento, o caminho seria a publicação de uma IS com uma matriz de treinamentos dispensados em função de treinamentos similares possuídos pelo piloto.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição parcialmente aceita A seção 61.9 foi excluída conforme já abordado na resposta à contribuição 139.
Contribuição nº 149
Colaborador: José Tomaz Damari Silva (recebida via ofício)
Instituição: Fly Center Escola de Aviação Civil
TRECHO DA MINUTA A DISCUTIR OU ASPECTO NÃO PREVISTO QUE SE PROPÕE ABORDAR
Não consta
TEXTO SUGERIDO PARA ALTERAÇÃO OU INCLUSÃO
Não consta
JUSTIFICATIVA DO PROPONENTE
(...) Quanto ao RBAC 61 deve, a título sugestivo deverá: Toda aeronave (exceto aviões com motores a pistão e velocidade inferior a 200kt) passam a ser TIPO; PARA OBTENÇÃO DE UMA HABILITAÇÃO DE TIPO 1. (ii) o treinamento de solo deve ser conduzido em um CTAC ou escola de aviação civil, de acordo com programa treinamento aprovado pela ANAC, objetivando aumentar a segurança de voo; O treinamento prático deverá ser composto de no mínimo: 2. Cinco (05 horas) de voo sob supervisão de treinamento de um INVA/H habilitado no equipamento para aeronaves monomotoras e dez (10) horas sob supervisão de treinamento de um INVA/H habilitado no equipamento para aeronaves bi-motoras; 3. Um (01) hora de voo que deverá ser realizada por intermédio instrutor qualificado por um centro de treinamento para aeronaves monomotoras e duas (02) horas de voo que deverão ser realizadas por intermédio de instrutor qualificado por um centro de treinamento para aeronaves monomotoras, igualmente para padronizar e aumentar a segurança de voo; 4 Um hora de voo de cheque (no mínimo) a ser realizada em um centro de treinamento ou por checado credenciado e designado pela ANAC PARA O PRÉ-CHEQUE O candidato a recheque deverá apresentar o mínimo de: 5. O certificado de uma revisão do curso de familiarização da aeronave a ser realizada em uma escola ou CTAC, padronizando e, por consequência, aumentando a segurança de voo; 6. Uma (01) hora de voo revisórias supervisionadas por um INVA ou INVH; 7. Mínimo de uma (01) hora de voo de cheque a ser realizada em um centro de treinamento ou por chegador credenciado e designado pela ANAC. Na hipótese de não haver um CTAC, o piloto deverá ser treinado pelo INVA(H), e ser checado e validado pelo INSPAC credenciado e designado pela ANAC. Por fim ressalta-se que todas as horas poderão ser realizadas diretamente em um CTAC.
ANÁLISE DA CONTRIBUIÇÃO E RESPOSTA DA ANAC
Contribuição não aceita A definição de todas aeronaves citadas na contribuição como tipo é vista como desnecessária pela ANAC, em virtude da possibilidade que está sendo criada pelo parágrafo 61.199(b)(1) do RBAC 61, que possibilitará à ANAC requerer, quando necessário, treinamento e endosso em CIV específicos para determinados modelos de aeronaves classe, quando estes forem relativamente complexos ou requererem algum treinamento específico por recomendação do fabricante ou de avaliações operacionais da ANAC. Essa opção é vista como mais vantajosa pela ANAC em relação à proposta por não exigir para casos de aeronaves simples ou similares uma interação burocrática do piloto com a Agência a fim de obter uma averbação de habilitação, bastando a ele obter o treinamento requerido e manter tal treinamento registrado em CIV para fins de fiscalização posterior. Evidentemente, nos casos de aeronaves de grande complexidade as habilitações de tipo permanecem, bem como as regras mais rigorosas de treinamento inicial e periódico.

NOTA: Os comentários realizados por colaboradores da ANAC no âmbito desta audiência representam sua posição pessoal, e não necessariamente refletem a posição institucional da Agência.