



## VOTO

**PROCESSO: 00058.025261/2018-12**

**INTERESSADO: SUPERINTENDÊNCIA DE PADRÕES OPERACIONAIS**

**RELATOR: LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO**

### 1. DA COMPETÊNCIA DA DIRETORIA COLEGIADA

1.1. Nos termos do art. 8º da Lei nº 11.182/2005, cabe à ANAC adotar as medidas necessárias para o atendimento do interesse público e para o desenvolvimento e fomento da aviação civil, da infraestrutura aeronáutica e aeroportuária do País. Ainda, percebe-se que a presente iniciativa se ampara na competência normativa atribuída à Diretoria Colegiada, por intermédio do inciso V do art. 11 da Lei de Criação da Agência, e na autonomia administrativa atribuída à ANAC pelo mesmo diploma legal.

1.2. Assim, resta evidente a competência deste Colegiado para apreciação e deliberação da matéria.

### 2. DA ANÁLISE E FUNDAMENTAÇÃO

2.1. É imperativo para o debate das questões relativas ao *Upset Prevention and Recovery Training (UPRT)* abordar o contexto que levou diversas autoridades de aviação civil a conceberem esse tipo de treinamento.

2.2. Tal qual narrado na seção de *background* da *Advisory Circular 120-111 (Upset Prevention and Recovery Training)*, com base em análises de acidentes aeronáuticos, não apenas a *Federal Aviation Administration (FAA)*, mas, outras partes interessadas da indústria desenvolveram uma intensa preocupação no tocante a eventos de perda de controle em voo (LOC-I), exemplificados pelas tragédias dos voos Colgan Air 3407, Turkish Airlines 1751, ambos em fevereiro de 2009, e Air France 447, em junho do mesmo ano, que totalizaram cerca de 286 mortos.

2.3. Em consequência, a FAA, a *International Civil Aviation Organization (ICAO)* e a *European Aviation Safety Agency (EASA)* decidiram combinar esforços na busca de solução que mitigasse os catastróficos efeitos das ocorrências dessa natureza, em ação que foi denominada *the loss of control avoidance and recovery training (LOCART)*.

2.4. Em resumo, àquela altura, constatou-se que as práticas existentes podiam ser ineficazes e às vezes até concorrerem para ocasiões de perda de controle em voo.

2.5. Adicionalmente, o *Commercial Aviation Safety Team (CAST)*, iniciativa conjunta entre entidades governamentais e da indústria, estudou 18 acidentes o que, junto às observações efetuadas pelo *LOCART*, resultaram em recomendações que delinearam o hoje conhecido *Upset Prevention and Recovery Training (UPRT)*.

2.6. Ainda no tocante ao histórico do UPRT, vale ressaltar que o tema foi objeto da [recomendação](#) IG-136/CENIPA/2013 - 02, datada de 04 de outubro de 2021, decorrente de incidente grave ocorrido em 26 de julho de 2013, direcionada à ANAC pelo Centro Nacional de Investigação e

Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (CENIPA), e de recomendações advindas do *National Transportation Safety Board (NTSB)* e do *Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile (BEA)*, órgãos internacionais de referência na investigação de acidentes aéreos.

2.7. Diante deste contexto, entendo que a proposta da Área Técnica no sentido de revisar o Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121 (RBAC nº 121) e nele incluir a exigência do treinamento UPRT está alinhada à missão da ANAC de garantir a segurança e a excelência da aviação civil, bem como à visão de futuro desta Autarquia - ser referência na promoção da segurança e no desenvolvimento da aviação civil.

2.8. Destaco aqui, por oportuno, que esta visão de futuro já está sendo alcançada no presente, considerando a expressiva contribuição desta Casa para a [reeleição](#) do Brasil como membro do Grupo I do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) para o período de 2023 a 2025, motivo pelo qual congratulo os diretores, servidores e colaboradores. Resultados assim são possíveis devido à guarda incansável de nossos princípios norteadores, entre eles o incentivo à cooperação no setor de aviação civil.

2.9. Dessa forma, é chegado o momento de submeter a proposta cuidadosamente elaborada pela SPO à apreciação da sociedade, muito embora, antes, seja preciso registrar um ponto de atenção para a sequência do trabalho: dada a possível presença, na frota das empresas brasileiras certificadas segundo o RBAC 119 e cujas operações são regidas pelo RBAC 121, de modelos de aeronaves cujos respectivos dispositivos simuladores não estão, pelo menos por enquanto, qualificados para o UPRT, solicito à área técnica que a versão final da emenda regulamentar proposta contemple claramente o procedimento a ser seguido pelos operadores que, ao final do prazo de transição estabelecido, não consigam, por motivos alheios à sua vontade, cumprir os requisitos ora em estudo.

### 3. DO VOTO

3.1. Ante o exposto, voto FAVORAVELMENTE à instauração de consulta pública, pelo prazo de 45 dias, a respeito da proposta de revisão do Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 121 (RBAC nº 121), que endereça os requisitos do Treinamento de Prevenção e Recuperação da Perda de Controle da Aeronave (*Upset Prevention and Recovery Training - UPRT*) para os pilotos de linha aérea, nos treinamentos de diferenças, treinamentos de solo e de voo iniciais, de transição e de elevação de nível e treinamentos periódicos.

3.2. Outrossim, deverá a SPO, em paralelo ao procedimento de consulta pública, observar o determinado pelo item 2.9 da fundamentação.

É como voto.

**LUIZ RICARDO DE SOUZA NASCIMENTO**

Diretor



Documento assinado eletronicamente por **Luiz Ricardo de Souza Nascimento, Diretor**, em 19/10/2022, às 10:00, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 4º, do [Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.anac.gov.br/sei/autenticidade>, informando o código verificador **7790310** e o código CRC **64003EFC**.

